This is a reproduction of a library book that was digitized by Google as part of an ongoing effort to preserve the information in books and make it universally accessible.

Google books

https://books.google.com

**A propos de ce livre**

Ceci est une copie numérique d'un ouvrage conservé depuis des générations dans les rayonnages d'une bibliothèque avant d'être numérisé avec précaution par Google dans le cadre d'un projet visant à permettre aux internautes de découvrir l'ensemble du patrimoine littéraire mondial en ligne.

Ce livre étant relativement ancien, il n'est plus protégé par la loi sur les droits d'auteur et appartient à présent au domaine public. L'expression "appartenir au domaine public" signifie que le livre en question n'a jamais été soumis aux droits d'auteur ou que ses droits légaux sont arrivés à expiration. Les conditions requises pour qu'un livre tombe dans le domaine public peuvent varier d'un pays à l'autre. Les livres libres de droit sont autant de liens avec le passé. Ils sont les témoins de la richesse de notre histoire, de notre patrimoine culturel et de la connaissance humaine et sont trop souvent difficilement accessibles au public.

Les notes de bas de page et autres annotations en marge du texte présentes dans le volume original sont reprises dans ce fichier, comme un souvenir du long chemin parcouru par l'ouvrage depuis la maison d'édition en passant par la bibliothèque pour finalement se retrouver entre vos mains.

**Consignes d'utilisation**

Google est fier de travailler en partenariat avec des bibliothèques à la numérisation des ouvrages appartenant au domaine public et de les rendre ainsi accessibles à tous. Ces livres sont en effet la propriété de tous et de toutes et nous sommes tout simplement les gardiens de ce patrimoine. Il s'agit toutefois d'un projet coûteux. Par conséquent et en vue de poursuivre la diffusion de ces ressources inépuisables, nous avons pris les dispositions nécessaires afin de prévenir les éventuels abus auxquels pourraient se livrer des sites marchands tiers, notamment en instaurant des contraintes techniques relatives aux requêtes automatisées.

Nous vous demandons également de:

+ *Ne pas utiliser les fichiers à des fins commerciales* Nous avons conçu le programme Google Recherche de Livres à l'usage des particuliers. Nous vous demandons donc d'utiliser uniquement ces fichiers à des fins personnelles. Ils ne sauraient en effet être employés dans un quelconque but commercial.

+ *Ne pas procéder à des requêtes automatisées* N'envoyez aucune requête automatisée quelle qu'elle soit au système Google. Si vous effectuez des recherches concernant les logiciels de traduction, la reconnaissance optique de caractères ou tout autre domaine nécessitant de disposer d'importantes quantités de texte, n'hésitez pas à nous contacter. Nous encourageons pour la réalisation de ce type de travaux l'utilisation des ouvrages et documents appartenant au domaine public et serions heureux de vous être utile.

+ *Ne pas supprimer l'attribution* Le filigrane Google contenu dans chaque fichier est indispensable pour informer les internautes de notre projet et leur permettre d'accéder à davantage de documents par l'intermédiaire du Programme Google Recherche de Livres. Ne le supprimez en aucun cas.

+ *Rester dans la légalité* Quelle que soit l'utilisation que vous comptez faire des fichiers, n'oubliez pas qu'il est de votre responsabilité de veiller à respecter la loi. Si un ouvrage appartient au domaine public américain, n'en déduisez pas pour autant qu'il en va de même dans les autres pays. La durée légale des droits d'auteur d'un livre varie d'un pays à l'autre. Nous ne sommes donc pas en mesure de répertorier les ouvrages dont l'utilisation est autorisée et ceux dont elle ne l'est pas. Ne croyez pas que le simple fait d'afficher un livre sur Google Recherche de Livres signifie que celui-ci peut être utilisé de quelque façon que ce soit dans le monde entier. La condamnation à laquelle vous vous exposeriez en cas de violation des droits d'auteur peut être sévère.

**À propos du service Google Recherche de Livres**

En favorisant la recherche et l'accès à un nombre croissant de livres disponibles dans de nombreuses langues, dont le français, Google souhaite contribuer à promouvoir la diversité culturelle grâce à Google Recherche de Livres. En effet, le Programme Google Recherche de Livres permet aux internautes de découvrir le patrimoine littéraire mondial, tout en aidant les auteurs et les éditeurs à élargir leur public. Vous pouvez effectuer des recherches en ligne dans le texte intégral de cet ouvrage à l'adresse `http://books.google.com`

79226674

Digitized by Google

# REVUE

# MARITIME

Digitized by Google

PARIS. — IMPRIMERIE R. CHAPELOT ET Cᵉ, 2, RUE CHRISTINE

Digitized by Google

MINISTÈRE DE LA MARINE

# REVUE MARITIME

Couronnée par l'Académie des Sciences

LE 28 DÉCEMBRE 1874

TOME CENT CINQUANTE-HUITIÈME

**Juillet 1903**

PARIS

LIBRAIRIE MILITAIRE R. CHAPELOT ET Cie

LIBRAIRES-ÉDITEURS

30, RUE ET PASSAGE DAUPHINE, 30

1903

Digitized by Google

Digitized by Google

[redacted]



# LE CONTRÔLE

DE

# L'ADMINISTRATION DE LA MARINE

## DEVANT L'OPINION PUBLIQUE

## ET DEVANT LE PARLEMENT.

MÉMOIRES ET DOCUMENTS RÉUNIS ET ANNOTÉS

PAR **C. CHÂTELAIN**, CONTRÔLEUR GÉNÉRAL DE LA MARINE.

## TROISIÈME PARTIE

(*Suite*).

## RAPPORT

FAIT

**Au nom de la Commission de la marine[1] chargée d'examiner le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant organisation du corps du Contrôle de l'Administration de la marine,**

PAR M. COMBES, Sénateur.

Messieurs,

L'idée de contrôle se lie presque fatalement à l'idée d'organisation administrative. Partout où l'autorité souveraine délègue à un pouvoir subalterne l'exécution de ses volontés ou la gestion de

[1] Cette commission est composée de MM. Barbey, *président;* Delobeau, Combes, *vice-présidents;* Cabart-Danneville, Victor Méric, *secrétaires;* Raynal, Huguet, Haulon, N..., Théodore Drouhet, Trystram, Chovet, Victor Leydet, Velten, Tillaye, Ringot, Pichon, Briens.

(RECAP)

491041

Digitized by Google

certains intérêts, elle est naturellement conduite à s'assurer que ses volontés sont exécutées ou les intérêts sauvegardés. La nécessité d'une garantie de cet ordre se fait particulièrement sentir, quand la délégation implique le maniement de fonds ou de valeurs. Ici, la tentation d'abuser est fréquente, et souvent l'abus laisse après lui si peu d'indices que la prévoyance commande d'y parer par des précautions judicieuses. Sur ce point, les gouvernements les plus absolus se rencontrent avec les gouvernements les plus libéraux. Si les premiers ont recours au contrôle pour ne rien perdre de leurs avantages, les derniers l'invoquent et l'utilisent comme un élément d'ordre et de justice.

On chercherait vainement dans le cours des siècles un gouvernement qui fasse exception à cette règle. Seul, le despotisme resserré dans les limites d'une cité, par conséquent capable de tout voir et de tout faire par lui-même, a pu se passer d'un moyen de gouvernement qui aurait été en contradiction avec ses principes. Encore l'a-t-il remplacé par le pire de tous les instruments de règne, l'espionnage, la délation. Mais, dès qu'il a franchi les barrières de la cité pour étendre sa domination au delà, le contrôle lui est devenu nécessaire, et il a dû l'organiser dans son intérêt bien entendu. L'histoire nous a conservé de cette institution un modèle typique et saisissant dans les *missi dominici*[1] de Charlemagne. Vue de loin, dans l'obscure confusion des temps féodaux, cette institution n'apparaît pas seulement comme une invention de génie; elle atteste une puissance d'organisation, une hauteur de vues, une fermeté de desseins qui suffiraient, à défaut d'autres qualités, pour recommander ce grand homme à l'admiration de tous les siècles.

Personne ne s'étonnera que le contrôle, à ses débuts, ait revêtu les formes les plus rudimentaires. Des règlements minutieux auraient mal convenu à des missions toutes de confiance, qui avaient pour unique maxime de faire prédominer les ordres du

[1] « Les *missi dominici* étaient les yeux de l'empereur, les messagers prompts et fidèles, qui parcouraient sans cesse tout l'empire, réformaient, dénonçaient les abus. » (Michelet, *Histoire de France*, t. I, p. 357.)

Comme pour tous les contrôles à leurs débuts, et, par exemple, pour le contrôle de la marine sous Colbert, les envoyés de Charlemagne remplissaient à la fois des fonctions de contrôle et des fonctions d'administration. Mais l'objet principal de leur mission étant de s'assurer si les ordres de l'empereur, ses capitulaires, étaient obéis. On peut dire d'eux qu'ils étaient contrôleurs, avant d'être administrateurs.

Digitized by Google

pouvoir souverain dans le conflit des intérêts subalternes, et qui n'étaient guidées dans leurs actes que par cette seule considération. On s'étonnera moins encore que les intérêts subalternes aient supporté impatiemment l'intervention du contrôle et se soient efforcés de le déjouer. Quoique l'histoire ne nous ait pas renseignés très abondamment sur les résultats positifs des tournées d'inspection des *missi dominici* de Charlemagne — dont on peut parler sans faire sourire, même à onze cents ans de distance, à propos de contrôle, puisqu'ils étaient principalement des contrôleurs — nous savons cependant que les redressements de torts opérés par les *missi dominici* n'ont pu se faire sans une lutte ouverte ou latente entre les intérêts en jeu.

L'homme se retrouve le même à toutes les époques, sous toutes les latitudes. Même à défaut d'intérêt, l'amour-propre se cabre par une impulsion naturelle contre toute parole ou action qui le contrarie. Il avoue difficilement ses fautes et ses erreurs. Sa tendance instinctive est de les couvrir, quand il ne peut les justifier, et, en cas de non-réussite, il met en œuvre tous les moyens possibles de se soustraire aux conséquences de ses actes. Pour peu que la loi ou le règlement qui fonde le contrôle manque de clarté et de précision, une controverse surgit et se prolonge. A la lutte des intérêts se superpose la lutte des passions. La situation est pire et la confusion arrive au comble, quand la loi ou le règlement ne trouve pas un appui résolu dans l'autorité chargée de les faire respecter.

C'est l'histoire du contrôle de la marine, comme de tous les contrôles. Un regard un peu attentif, jeté sur les phases successives qu'il a traversées, nous permettra de mieux saisir la portée du projet de loi qui est soumis à nos délibérations.

L'opinion a été émise à la Chambre des députés que ce projet venait trop tôt en discussion et qu'il aurait dû s'offrir au Parlement dans une conception d'ensemble, embrassant toute l'organisation maritime. Sans nier les avantages d'une loi générale pour faire régner le concert et l'harmonie dans une œuvre aussi complexe que notre organisation maritime, on ne saurait se dissimuler les difficultés d'un pareil travail, qui renverrait cette étude si délicate et si vaste à une époque indéterminée. Le Parlement ne s'est pas arrêté à cette considération, quand il a voté d'autres lois spéciales pour les officiers de vaisseau et les officiers mécaniciens. Il a pensé

Digitized by Google

sans aucun doute qu'à chaque jour suffisait sa tâche et que, si une loi d'ensemble était désirable, les lois de détail, sériant les questions pour les résoudre plus facilement, étaient seules possibles au milieu d'un si grand nombre de sujets, touchant à toutes les branches de l'économie sociale et politique, qui sollicitent de nos jours l'attention du législateur.

---

## HISTORIQUE DU CONTRÔLE DE LA MARINE.

### § 1. — *Avant la Révolution.*

Comme le dit Boursaint[1], « l'inspection remonte à l'origine de l'établissement naval ».

Sans parler de l'édit du 23 mai 1571 portant création d'un office de « controlleur général des galères » et d'un acte du 19 juillet 1573 donnant « provisions de l'office de controlleur général de la marine du Ponant », l'édit sur l'amirauté, de mars 1584, mentionne des « controlleurs de la marine ayant une action directe sur la liquidation des dépenses ».

Le règlement du 29 mars 1631 prévoit la fonction de contrôleur permanent concurremment avec celle de commissaire. Les détails manquent pour déterminer l'étendue des attributions du contrôleur. Mais il n'y a pas à douter que le génie de Richelieu, si épris d'ordre et de régularité, ait organisé l'administration maritime suivant un plan d'ensemble, où l'application des règlements avait ses garanties et sa sanction.

L'institution se dégage avec plus de netteté dans les édits de Colbert[2]. Deux droits sont formellement reconnus au contrôleur, celui de présenter des observations à l'intendant du port et celui de correspondre directement avec le ministre. C'était assez pour assurer à la fonction du contrôleur respect et considération. Mais sa subordination à l'intendant l'empêchait de produire tous les résultats utiles qui naissent seulement d'une activité indépendante.

[1] *Mémoire sur l'inspection de la marine*, juillet 1832. *Écrits divers*, page 219.
[2] Voyez *les édits des 6 octobre 1674 et 19 juin 1678.*

Digitized by Google

Au fond, dans le système imaginé par Colbert et continué par ses successeurs immédiats[1], la garantie du pouvoir central contre les abus administratifs ou les désordres financiers des ports résidait dans l'opposition intrinsèque des deux grandes divisions des services maritimes, les services de la flotte, essentiellement dépensiers, et les services civils de l'intendant, chargés de contenir les dépenses dans les limites des crédits accordés. Sans doute ce dualisme pouvait n'être pas sans efficacité pour maintenir un certain équilibre entre les forces antagonistes. Cependant on ne peut se dissimuler qu'il devait engendrer fatalement des dissensions intestines, une rivalité d'influence des services concurrents, ainsi que des vicissitudes inévitables, qui n'étaient pas favorables au développement régulier de notre puissance maritime.

Ces effets pernicieux furent tempérés par la vigilance et la fermeté de Colbert, tant que vécut cet administrateur incomparable. Ils apparurent avec plus de liberté et se manifestèrent sur une plus vaste échelle sous ses successeurs. Le pouvoir de l'intendant, tout en restant théoriquement prépondérant dans le port, fut tenu en échec, dès que l'élément militaire eut obtenu d'y être représenté par un organisme distinct et d'y remplir sa fonction propre sur un pied d'égalité avec le pouvoir civil. Même cette égalité ne dura pas longtemps. La partialité des ministres de Louis XV pour l'élément militaire fit pencher la balance en faveur de ce dernier, et la conception organisatrice de Colbert se trouva de la sorte complètement faussée[2]. Néanmoins, dans une vue tardive de réaction contre ces défaillances ministérielles, l'ordonnance du 27 septembre 1776 tendit à donner à l'organe du contrôle une consistance plus grande. Elle le constitua en corps spécial, énuméra méthodiquement ses obligations, soumit à sa surveillance toute l'administration du port, et, par une innovation digne d'être remarquée, le rattacha à une administration centrale. Ces mesures de prévoyance étaient justifiées et partout rendues nécessaires par la confusion inextricable qui régnait dans la comptabilité des ports et par la licence impunie des services consommateurs, qui ne respectaient aucune règle financière. Mais, toutes sages et opportunes qu'elles pouvaient paraître et qu'elles étaient effecti-

[1] Voyez l'*ordonnance du 15 avril* 1689.
[2] *Ordonnance du 25 mars* 1765.

Digitized by Google

vement, elles devaient se heurter au mauvais vouloir du parti militaire, qui avait acquis trop de soutiens à l'extérieur pour se plier, dans les arsenaux, à d'importunes remontrances.

### § 2. — *Pendant la Révolution et le Premier Empire.*

A la faveur de ces conflits d'influences, les désordres allèrent croissant dans l'administration des ports. La Révolution voulut y remédier par une mesure radicale, qui lui fut inspirée encore plus par sa défiance de l'esprit militaire que par l'expérience du passé. L'article 2 du décret du 21 septembre 1791 ordonna que l'administration des ports serait purement civile et incompatible avec toute fonction militaire. C'était se priver volontairement des connaissances pratiques du marin dans un moment où des besoins urgents ne laissaient pas le loisir de reprendre, en l'améliorant, la conception de Colbert.

Toutefois, si le législateur recourait à cette conception comme au seul moyen immédiat d'en finir avec les abus d'une marine aristocratique, il se réservait de la remplacer par un système mieux étudié et plus conforme aux idées ainsi qu'aux nécessités nouvelles. En prescrivant au pouvoir exécutif d'assujettir les services administratifs et militaires des ports à des règlements calqués sur les ordonnances de 1689 et de 1765, il spécifia expressément que ces règlements seraient faits à titre provisoire, en attendant le moment où l'Assemblée nationale serait en mesure de statuer définitivement sur l'organisation des services en question.

Le contrôle eut sa part dans les préoccupations de l'Assemblée nationale. Le décret du 21 septembre 1791 lui confia le dépôt des minutes, marchés, états de recettes et fournitures, plans et devis, ordonnances, brevets et ordres du roi, ainsi que des comptes de dépenses et de recettes. Il lui fit une obligation d'inspecter et de vérifier toutes les recettes et dépenses de fonds et de matières, les revues, fournitures, marchés et adjudications, l'emploi des hommes et des matières dans les travaux. Il lui reconnut le droit de faire à ces divers sujets toutes les réquisitions et remontrances qui lui paraîtraient bonnes et de rendre compte au ministre, s'il n'était pas fait droit à ses observations. S'il le subordonna à l'ordonnateur pour la police de ses bureaux et l'exactitude de son service, il eut

Digitized by Google

soin de l'en déclarer indépendant pour tous les détails de son inspection, et il mit à sa libre disposition toutes les pièces, tous les documents nécessaires. En même temps, pour définir avec précision le caractère de son action, il décida que le contrôleur ne pourrait arrêter ni suspendre l'exécution d'aucun ordre de l'ordonnateur.

Trois années s'écoulèrent avant que le législateur, débordé par le torrent des événements, pût élaborer l'organisation définitive des ports et arsenaux, prévue et annoncée par le décret du 17-19 août 1792. Le nouveau système, qui prit corps dans le décret du 2 brumaire an IV (24 octobre 1795), ne diffère pas dans ses traits essentiels du système contenu dans le décret du 21 septembre 1791. Un administrateur unique, sous le titre d'ordonnateur de marine, continue de présider à l'administration des ports militaires. L'incompatibilité entre les fonctions administratives et les fonctions militaires est édictée à nouveau. A chaque port militaire est attaché un contrôleur de marine, dont le rôle, les obligations et l'indépendance sont définis avec une précision plus grande que par le passé. Citons, à ce propos, l'article 14 du décret, qui énumère ses attributions :

« Art. 14. — Le contrôleur de marine aura inspection sur toutes « les recettes et dépenses de fonds et de matières, sur la conserva- « tion des effets et munitions dans les magasins, sur les revues des « entretenus et des équipages des bâtiments, sur l'emploi des « matières et du temps des ouvriers et sur les adjudications, mar- « chés et traités pour fournitures et ouvrages.

« Il vérifiera toutes les opérations de comptabilité et visera toutes « les pièces à la décharge du payeur.

« Il maintiendra, dans toutes les parties du service, l'exécution « ponctuelle des lois et règlements, des arrêtés du Directoire exé- « cutif et des ordres du ministre et requerra tout ce qu'il jugera « convenable pour leur entière exécution. Il inspectera et vérifiera, « au moins une fois par année, les rôles et registres relatifs à l'ins- « cription et au service des gens de mer, ainsi que la situation des « caisses des invalides des marins de l'arrondissement, et il remettra « à l'ordonnateur une copie du procès-verbal de son inspection.

« Il aura le dépôt public des lois, règlements, décisions, ordres, « brevets, commissions, devis, mémoires, procès-verbaux, etc., etc., « et en délivrera au besoin des extraits ou copies collationnées. »

Digitized by Google

L'article 15 porte que le contrôleur sera indépendant dans l'exercice de ses fonctions, « mais il ne pourra, dans aucun cas, arrêter « ni suspendre l'exécution des ordres de l'ordonnateur, qu'il infor- « mera des abus et des irrégularités qu'il remarquera ».

Aux termes de l'article 50, qui établit un conseil d'administration du port, le contrôleur est tenu d'assister aux séances de ce conseil avec voix représentative. Il peut même, d'après l'article 53, requérir de l'ordonnateur que le conseil d'administration s'assemble extraordinairement. Enfin, le décret donne au contrôleur, pour le seconder, des sous-contrôleurs et des commis de marine, qui le suppléeront au besoin.

Il n'est pas douteux qu'un pareil système, qui tenait à l'écart de l'administration des arsenaux l'élément militaire, cadrait mal avec l'état de guerre maritime, créé ou subi par la Révolution. Il rendait bien difficile, sinon impossible, l'unité de vues et la rapidité d'exécution indispensables en semblable occurrence.

En outre, s'il était en harmonie avec les idées qui avaient cours au début de la Révolution sur la subordination légale du pouvoir militaire au pouvoir civil, il perdait fatalement du terrain dans l'opinion publique, à mesure que l'impuissance et la confusion dans le pouvoir civil accentuaient davantage les titres et l'importance acquis par le pouvoir militaire.

Cette double considération motiva la réforme accomplie dans l'administration maritime par le premier consul Bonaparte, sans même qu'il soit besoin de faire intervenir, pour l'expliquer, le penchant naturel de son caractère.

***

Le règlement du 7 floréal an VIII (27 avril 1800) sur l'organisation de la marine créa six arrondissements maritimes, dirigés chacun par un préfet, qui recevait immédiatement les ordres du ministre et devait les faire exécuter. Tous les services du port relevaient de son autorité. Seul, il avait la correspondance habituelle avec le ministre. C'est lui qui dirigeait toutes les opérations et tous les travaux de l'arsenal. Ainsi se trouvait réalisée l'unité d'administration.

Mais en même temps, pour contenir le nouveau pouvoir dans les limites réglementaires et pour renseigner le Premier Consul sur la

Digitized by Google

marche régulière des services, le même décret institua, dans chacun des arrondissements, un inspecteur, qui avait pour mission, tout en cessant de porter le nom de contrôleur, de remplir les fonctions précédemment attribuées à ce dernier, notamment celle de « vérifier si l'emploi des hommes de mer de tout état et des ouvriers des ports était conforme à la demande faite et à la destination assignée », celle aussi de « comparer le nombre d'hommes employés avec la quotité de solde payée ou de rations fournies, et de redresser les erreurs ou doubles emplois », et enfin celle de « faire observer les formes établies par les lois dans tous les actes, baux, adjudications, marchés, recettes et comptabilités ».

Les stipulations, déjà consignées dans le décret du 21 septembre 1791 et dans celui du 2 brumaire an IV, sur la nature du contrôle et sur l'indépendance du contrôleur, étaient reproduites dans le nouveau règlement en termes tout à fait explicites. Il y était dit que les inspecteurs ne pourraient diriger ni arrêter aucune espèce de travaux ni d'opérations; qu'ils exerceraient leurs fonctions dans une entière indépendance de toute autorité, même de celle du préfet, qui ne pourrait arrêter ni suspendre leurs inspections; qu'ils ne rendraient compte qu'au ministre de la marine et qu'ils auraient libre entrée dans les bureaux et ateliers, de même qu'ils auraient communication « de tous états, registres ou pièces publiques dont ils désireraient prendre connaissance ».

Un autre article du règlement voulait « que la recette des matières de tous genres et des ouvrages faits à l'entreprise ou confectionnés dans les ports eût lieu en présence de l'inspecteur ou de ses subordonnés ». Enfin, le règlement adjoignait aux inspecteurs des sous-inspecteurs et des commis, dont le nombre et le traitement devaient être fixés par un arrêté ultérieur, qui parut le 7 thermidor an VIII et composa le corps de l'Inspection de 5 inspecteurs, 22 sous-inspecteurs et 55 commis.

### § 3. — *Pendant la Restauration et le règne de Louis-Philippe.*

Cette première charte de nos préfectures maritimes dura jusqu'en 1815. Les documents de l'époque, ceux-là du moins qui sont à notre connaissance, ne nous renseignent pas beaucoup sur les effets matériels et moraux de la nouvelle organisation. On trouverait sans

Digitized by Google

doute les indications qui nous manquent aux archives du ministère de la marine dans les rapports de l'inspection. Mais, en l'absence de documents publics, il est à présumer que le Premier Consul devenu empereur ne toléra pas que son décret fût lettre morte et qu'il sut en ordonner et en assurer l'exécution. Au témoignage de Boursaint, le service de la marine n'a jamais été plus régulier ni plus fort.

La création consulaire ne fut pas du goût des Bourbons. Dès l'année même de leur rentrée en France, une ordonnance royale, celle du 29 novembre 1815, supprima les préfectures maritimes. Les motifs allégués furent la convenance de mettre en harmonie les principes de l'administration maritime avec ceux de l'administration générale du royaume, l'inconvénient d'abandonner à une seule volonté les intérêts publics et l'exécution des ordres du pouvoir, la nécessité de séparer des attributions essentiellement distinctes et de rendre effectives une responsabilité et une surveillance devenues illusoires à force d'être étendues. Ces considérations furent estimées d'autant plus concluantes qu'elles permettaient à la royauté restaurée de restaurer aussi d'anciennes institutions « dont l'expérience de plus d'un siècle, disait-elle, a démontré les avantages et qui ont si puissamment contribué aux succès de la marine militaire, en même temps qu'elles ont apporté la plus parfaite régularité dans les opérations administratives ».

En conformité de ces vues, l'ordonnance du 29 novembre 1815 répartit la direction des ports militaires, auparavant concentrée dans les mains d'un seul, entre un intendant de la marine et un commandant. Il avait paru à ses auteurs que l'inspection, telle que l'avait instituée le règlement du 7 floréal an VIII, n'avait pas assez d'indépendance et de force pour balancer le pouvoir du préfet maritime. Mais ils jugèrent qu'avec la nouvelle organisation des arsenaux il suffirait de confirmer les attributions qu'elle tenait des décrets antérieurs. Toutefois l'ordonnance ajouta à ces attributions ordinaires, qu'elle énuméra dans des termes identiques à ceux du décret du 2 brumaire an IV, sauf pour la partie dépendant du commandant militaire, le droit de vote en conseil d'administration du port pour les adjudications et les marchés. De plus, conformément à l'idée dominante qui prévalait dans le nouveau système, elle rétablit la dénomination primitive du contrôle.

Les auteurs de ce système s'étaient ingéniés à bien définir les at-

Digitized by Google

tributions du commandant du port et celles de l'intendant, de manière à éviter les froissements et les complications de forme, et ils se flattaient d'y avoir réussi. Mais ils s'aperçurent, après une expérience de plusieurs années, que la double action exercée par les deux chefs du port amenait les lenteurs les plus regrettables et confondait si bien les responsabilités que le Gouvernement se trouvait dans l'impuissance de les discerner. Les services n'agissaient plus avec ensemble. Ils subissaient des impulsions divergentes et tendaient à se contrarier sans cesse, faute d'un centre d'action « capable de les maintenir dans de justes rapports et de les faire concourir au but commun ». On était donc ramené au système de l'unité de pouvoir dans le port et par conséquent « d'une autorité élevée, prépondérante et dégagée de toute rivalité ».

Bref, c'était le retour aux préfectures maritimes, que rétablit l'ordonnance du 27 décembre 1826. Il eût fallu, en opérant cette restauration, se ménager un contrepoids, une sorte de garantie contre les abus possibles de l'institution qu'on venait de relever. Ce contrepoids, on l'avait ou l'on pouvait l'avoir dans un contrôle indépendant. Mais, loin de l'utiliser, on sembla prendre à tâche de l'amoindrir. Était-ce une vue fausse de l'esprit, qui ne concevait pas qu'après avoir élevé dans le port une autorité directrice, on créât à côté d'elle une fonction indépendante? Était-ce plutôt l'influence grandissante de la nouvelle autorité? Toujours est-il que la décadence du contrôle coïncida avec la réforme administrative qui venait de s'effectuer.

L'ordonnance du 17 décembre 1828 commença par remplacer la dénomination de contrôleur par celle d'inspecteur. Mais, ce qui fut beaucoup plus grave, elle rangea expressément l'inspecteur sous les ordres du préfet maritime et le nomma, en dernière ligne, dans la liste des chefs de service placés sous sa direction. Vainement elle lui prescrivit de requérir, dans toutes les parties de l'administration, soit du préfet maritime, soit des chefs de service, l'exécution ponctuelle des lois, ordonnances, règlements et ordres ministériels. Vainement aussi elle lui garda la faculté de correspondre directement avec le ministre et de lui adresser celles de ses observations auxquelles il n'aurait pas été satisfait par les chefs de service ou par le préfet. L'inspection cessait d'être indépendante, dès lors qu'on l'obligeait d'obéir au préfet et qu'on la soumettait à son autorité.

D'autres articles de l'ordonnance accentuaient encore la situation

Digitized by Google

subordonnée de l'inspecteur. C'est ainsi qu'il lui était défendu d'inspecter, en cas d'urgence, les ports et quartiers de l'arrondissement, sans en avoir obtenu l'autorisation du préfet maritime. Une preuve évidente, d'ailleurs, que l'inspection avait changé de caractère dans l'esprit de la nouvelle organisation et qu'elle se confondait avec une simple surveillance administrative nous est fournie par l'ordonnance du 8 février 1829, relative aux nombre, grades et fonctions des officiers d'*administration de la marine*. Dans cette ordonnance, qui règle en commun la constitution des deux corps du Commissariat et de l'Inspection, le ministre se réserve par l'article 34 « quand il le jugera utile au bien du service », la faculté « d'admettre des officiers d'administration dans le corps de l'Inspection ou des officiers de l'inspection dans celui de l'administration ». La distinction entre ces deux corps d'officiers n'est plus qu'une terminologie oiseuse, en opposition avec l'intitulé même de l'ordonnance, qui les confond sous une seule et même appellation.

Il n'y avait plus qu'un pas à faire, moins qu'un pas, un geste, il n'y avait qu'une signature à donner, pour être tout à fait dans la vérité de la situation, en supprimant l'inspection. Ce fut l'affaire d'une dernière ordonnance, celle du 3 janvier 1835, qui réunit l'inspection et le commissariat sous le titre de corps du Commissariat de la marine.

Toutes les fonctions de l'inspection passèrent au nouveau corps. Ce qui avait survécu jusque-là de l'indépendance ancienne disparut, et c'en fut fait de la liberté du contrôle. Il fut formellement spécifié, dans l'article 4 de l'ordonnance, que le nouveau corps serait sous l'autorité du préfet maritime, en ayant toutefois la faculté de correspondre avec le ministre, et, dans l'article 23, que les tournées d'inspection dans les ports et quartiers de l'arrondissement n'auraient lieu que sur l'ordre du ministre de la marine ou, en cas d'urgence, sur l'ordre du préfet, qui devrait en rendre compte au ministre. Pour marquer encore plus nettement cette dépendance, le même article obligea le commissaire général, dans le cas où il jugerait indispensable de se transporter inopinément dans un port ou quartier, d'en demander l'autorisation au préfet maritime, qui demeurait libre de l'accorder ou de la refuser, sauf à rendre compte immédiatement au ministre des motifs de sa décision.

Ainsi, l'inspection se transformait en pure surveillance à l'usage du préfet maritime.

Digitized by Google

Pour justifier cette disparition du contrôle et pour donner le change à l'opinion publique, les considérants de l'ordonnance affectèrent de déclarer incomplète l'organisation du corps de l'Inspection et de réclamer un contrôle plus efficace, plus étendu et plus permanent sur les dépenses de toute nature de la marine. En même temps, pour s'excuser de détruire l'inspection, au lieu de lui donner plus de force, en développant ses cadres, ils invoquèrent l'économie qu'on pouvait réaliser, en confiant le rôle de l'inspection au corps de l'administration maritime, « qui déjà se trouvait virtuellement amené à exercer un contrôle sur les dépenses de la marine ».

Ce que fut l'économie espérée et promise sous le régime établi par l'ordonnance du 3 janvier 1835, les Chambres l'apprirent un peu plus tard avec stupeur. Le ministre de la marine se vit contraint de leur demander 93 millions de crédits extraordinaires pour combler des déficits, où le manque de contrôle avait certainement sa part, une part peut-être prépondérante. M. Châtelain, directeur actuel du contrôle et commissaire du Gouvernement, a pu dire à la tribune de la Chambre, en défendant le projet de loi qui fait l'objet de ce rapport, que, sous le régime de l'ordonnance du 3 janvier 1835, « on a volé à pleines mains et à pleines poches dans la marine ». Il a rappelé un procès célèbre, le procès Rollet, sur lequel la marine de l'époque s'efforça « de faire la conspiration du silence ». Les pièces concernant les principaux coupables ont disparu. On ne retrouve dans aucune des bibliothèques de la marine les comptes rendus publiés, lors des débats, dans des brochures particulières. C'est seulement par la *Gazette des Tribunaux* qu'on a pu connaître les détails de ce procès, intenté à la requête du ministère public, malgré les résistances de l'administration[1].

Au surplus, la discussion des crédits extraordinaires provoqua à la Chambre des députés les aveux les plus complets sur les abus et les désordres de la comptabilité dans les ports et arsenaux. Nul doute que ces désordres ne fussent dus principalement au régime administratif en vigueur après 1835. A maintes reprises, les commissions de finances s'étaient plaintes de l'insuffisance du contrôle, et ces plaintes du Parlement n'étaient que l'écho de celles de la Cour des

[1] Voir annexe 1.



Digitized by Google

comptes et des commissions de vérification des comptes de la marine[1].

Aussi l'ordonnance du 14 juin 1844, qui rétablit le contrôle permanent des ports, fut-elle accueillie avec la plus vive satisfaction tant par les Chambres que par l'opinion publique. Sa publication fut précédée d'une étude des plus sérieuses, confiée à une commission mixte, créée tout exprès par un arrêté du 15 juin 1843, « pour examiner au premier degré un projet d'organisation nouvelle du contrôle et du service général des arsenaux de la marine ».

On consulta les conseils d'administration des ports et naturellement aussi le conseil d'amirauté. La conclusion de cette enquête fut que « l'institution créée par les ordonnances du 3 janvier 1835 et 11 octobre 1836 n'avait pas obtenu tous les résultats qu'on avait cru pouvoir en attendre et qu'il était devenu nécessaire de rétablir un corps spécial chargé du contrôle permanent dans les ports »[2].

Pour ôter toute raison d'être aux objections d'insuffisance qui avait servi de prétexte à la suppression du contrôle, il parut bon d'adjoindre au contrôle permanent un service d'inspections temporaires et de lui ménager, au centre du Département, « un point d'appui fortement organisé ». C'est sur cette triple base que le service d'inspection fut reconstitué.

L'ordonnance du 14 juin 1844, dont la plupart des dispositions sont restées en vigueur, peut être regardée comme le Code du contrôle de la marine. Elle renferme, au sujet de l'indépendance du contrôle et de son droit d'investigation, les déclarations les plus précises et en même temps les plus larges.

L'indépendance du contrôleur est consacrée de deux manières, par le texte et par le silence du texte. L'ordonnance énumère les chefs de service qui sont sous les ordres immédiats du préfet maritime. L'inspecteur ne figure pas dans cette énumération. Au con-

[1] Voici comment s'exprimait, en 1860, dans une déclaration générale de la Cour des comptes, M. le premier président Barthe :

« En reconstituant le service administratif des ports et des arsenaux sur les bases fondées en l'an VIII, l'ordonnance du 14 juin 1844 a mis fin aux désordres qui avaient attristé la période de temps écoulée de l'année 1835 à 1844 et qui avaient donné lieu à la demande et au vote d'un crédit extraordinaire de 93 millions. On doit être assuré, ajoute-t-il, que les principes sur lesquels reposent la séparation effective du contrôle et de l'action administrative et la surveillance efficace de la fortune de l'État sont désormais à l'abri de toute innovation qui pourrait les affaiblir. »

[2] *Préambule de l'ordonnance du 14 juin 1844.*

Digitized by Google

traire, l'ordonnance stipule que le contrôleur des ports n'est subordonné au préfet maritime que sous le rapport hiérarchique et qu'il relève, pour l'exercice de ses fonctions, de la seule autorité du ministre de la marine, avec qui il correspond directement. Toutefois, pour ne pas encourir le reproche d'amoindrir l'autorité du préfet sur l'administration du port dans son exercice légitime, elle impose au contrôleur l'obligation de surveiller l'exécution des ordres donnés par le préfet, comme il doit le faire des ordres émanés du ministre.

La ferme volonté d'assurer la liberté d'action et la haute situation du contrôleur se remarque dans quelques détails. D'après les ordonnances antérieures, notamment celle du 17 décembre 1828, il était interdit au contrôleur d'aller en inspection dans les ports et quartiers de l'arrondissement sans l'ordre du ministre et même, dans les cas urgents, sans la permission du préfet, qui l'accordait ou la refusait à son gré. Dans son article 95, l'ordonnance nouvelle maintient, pour les inspections ordinaires, la nécessité de l'ordre ou plutôt de l'autorisation du ministre. Mais, pour les cas urgents, elle se contente d'exiger que le contrôleur informe de son déplacement le préfet maritime et rende compte sur-le-champ au ministre. Dans les séances du conseil d'administration du port, le contrôleur siège en face du préfet, président, qui a le major général à sa droite, les autres membres prenant rang en raison de leur grade.

Les droits de surveillance et d'investigation du contrôleur sur tous les actes administratifs et toutes les affaires qui se traitent dans le port sont également confirmés et étendus. Non seulement tous les établissements affectés à quelque service que ce soit lui sont ouverts, non seulement il lui est donné « communication sur place des registres et matricules, états et pièces quelconques dont il demande à prendre connaissance », mais, par une innovation significative, l'ordonnance veut que, « s'il juge convenable de faire des vérifications plus approfondies et de faire transporter les pièces nécessaires dans ses bureaux, elles lui soient remises sur son récépissé, d'après l'autorisation préalable du préfet maritime ».

En matière de recensements, l'ordonnance prescrit au contrôleur de veiller à ce qu'ils aient lieu aux époques convenues dans les magasins, ateliers et dépôts. Mais, au lieu que, précédemment et conformément à l'esprit de la transformation survenue dans le

Digitized by Google

régime du contrôle, l'ordonnance du 11 octobre 1836 avait subordonné les recensements inopinés dans les ateliers, magasins et dépôts à terre « à l'autorisation spéciale du préfet maritime », désormais le contrôleur aura le droit de « provoquer pour des recensements imprévus les ordres du préfet maritime ». La différence des systèmes se révèle manifestement dans la différence des formules.

Les rapports du contrôle avec les services sont très sagement réglementés. Si la faculté lui est reconnue de procéder à des appels et contre-appels d'ouvriers, et s'il lui est ordonné de veiller à ce qu'il ne se glisse dans les écritures des services ni variations, ni lacunes, ni arriéré, il est déclaré formellement que le contrôleur ne peut diriger, empêcher ou suspendre aucune opération. A cet égard, la procédure qui lui est tracée écarte tout péril d'obstruction ou d'empiètement. Relève-t-il quelque irrégularité dans un service : il doit en avertir immédiatement le chef du service et, en cas de besoin, la signaler au préfet maritime. S'il n'est pas fait droit à ses observations, il doit les transmettre au ministre « en relatant, à côté des faits irréguliers, les lois, ordonnances et règlements qui lui paraîtront avoir été enfreints ». Comme complément de cette surveillance permanente, le contrôleur a le devoir d'adresser, tous les trois mois, au ministre, un rapport sur la situation de son service, et, à la fin de l'année, un mémoire raisonné sur l'ensemble du service du contrôle dans l'arrondissement.

Les considérants de l'ordonnance annoncent un service d'inspections extraordinaires. Le principe seul en est posé dans l'article 5, qui renvoie à une ordonnance spéciale pour l'organisation du nouveau service.

La dernière partie de l'ordonnance, qui n'est pas la moins intéressante, concerne la constitution d'un contrôle central. Nous avons vu que le but avoué de cette création est de donner au contrôle local, auprès du ministre, un solide point d'appui. A cette fin, il est créé un directeur du contrôle central, spécialement chargé de centraliser au ministère toutes les opérations du contrôle des ports. Son personnel se compose d'un contrôleur, de deux sous-contrôleurs et d'un certain nombre de commis. La correspondance des contrôleurs des ports avec le ministre passe par le contrôle central, qui en extrait les faits intéressant les divers services, à la connaissance desquels il les porte.

Digitized by Google

Mais le rôle du nouvel organe s'étend à d'autres matières. L'ordonnance veut que le directeur du contrôle participe aux conférences des directeurs de l'administration centrale et, dans les cas ressortissant aux attributions du contrôle central, aux séances du conseil d'amirauté, s'il n'est déjà membre de ce conseil. Elle veut aussi qu'il soit spécialement consulté sur les bases du budget annuel de la marine et qu'il donne son avis sur tous les faits motivant des demandes de crédits extraordinaires et supplémentaires. Elle exige la vérification et le visa du contrôle central pour la répartition des fonds entre les ports et les payements à effectuer par ordonnances directes du ministre. Elle soumet à son examen les clauses et conditions des marchés passés à Paris ou à l'étranger pour les besoins du ministère ou pour les services des ports. Un de ses agents doit assister à toutes les adjudications et à tous les marchés qui ont lieu à Paris. Aucun procès-verbal n'en peut être présenté à l'approbation ministérielle qu'après visa du contrôle central.

Le contrôle central a également à vérifier et à viser la comptabilité financière du Département et les diverses comptabilités qui sont centralisées dans les bureaux du ministère, ainsi que les pièces à l'appui. Il est aussi chargé d'instruire et de suivre, soit devant le Conseil d'État, soit devant les tribunaux, les affaires litigieuses relatives à l'exécution des marchés ou à des questions de propriété domaniale ou autres questions diverses.

Cet exposé rapide des points qui nous frappent le plus dans l'ordonnance de 1844 témoigne de l'impression produite sur le gouvernement d'alors par les résultats déplorables que l'abolition de l'inspection permanente avait entraînés à sa suite. On ne s'expliquerait pas, sans cela, la puissante organisation donnée au contrôle de la marine et les prérogatives anciennes et nouvelles concédées aux membres de ce corps. On pourrait même penser que le désir de fortifier cette institution dépassa quelque peu la mesure, en mêlant aux attributions du contrôle certaines attributions d'ordre plutôt administratif, que des ordonnances et des décrets postérieurs, par exemple l'ordonnance du 13 mai 1846, lui retirèrent avec raison. Il est très probable, pour ne pas dire certain, que, si le pouvoir avait tenu la main fermement à la mise en pratique du régime nouveau, la situation faite au contrôle par l'ordonnance de 1844 aurait

Digitized by Google

prévalu sur les mauvais vouloirs et se serait assez vite consolidée pour triompher définitivement des résistances qu'elle ne manqua pas de soulever.

### § 4. — *Après la Révolution de février.*

Malheureusement les institutions les meilleures se ressentent des temps et des milieux. Leur efficacité dépend beaucoup des hommes et des circonstances. Les ministres de Louis-Philippe, à qui incombait la mission d'appliquer l'ordonnance de 1844, commirent une première faute, celle de laisser l'œuvre incomplète et dénuée d'un moyen d'action qu'ils avaient présenté eux-mêmes comme indispensable. Ils oublièrent ou négligèrent d'organiser le service des missions temporaires, qui eût été un gage de protection et un réconfort des plus sérieux pour le contrôle permanent des ports.

Ils commirent une seconde faute, plus grave que la première : ils se désintéressèrent absolument des affaires portées à leur connaissance par le contrôle des ports, des fautes qui leur étaient signalées, du peu de cas que l'autorité maritime faisait des observations du contrôleur. De la sorte, ils livrèrent le contrôle à la risée des services contrôlés. Les témoignages abondent de cette disposition d'esprit déplorable dans l'enquête parlementaire de 1849. On ne peut les lire sans tristesse ou même sans indignation.

En vain quelques-uns des ministres de la marine, après la Révolution de février, s'efforcèrent de réagir contre ces coupables défaillances. En vain ils manifestèrent, à l'égard du contrôle, les intentions les meilleures. En vain ils rédigèrent à son sujet de très belles circulaires[1]. Leur bonne volonté fut impuissante à tirer le contrôle du discrédit où il était tombé, étant donné surtout que de très graves événements politiques détournaient leur attention, et par surcroît de mal, ne leur laissaient aucune perspective de durée.

En outre, la Révolution de février, en renversant presque sans aucun effort les assises du pouvoir royal, avait fait éclater aux yeux le caractère fictif et la fragilité de la plupart d'entre elles. Par là, elle avait provoqué une défiance universelle de tout le régime administratif. La marine ne pouvait échapper à cette suspicion. D'ailleurs,

[1] Lire la circulaire d'Arago, *Bulletin officiel de la marine*, 1848, 1er semestre, page 216.

Digitized by Google

depuis quelques années, elle était accusée, au delà de toute mesure, de gaspiller inutilement ses crédits annuels. Ses budgets passés au crible des commissions chargées de les étudier, donnaient lieu à des révélations effrayantes au sujet de son administration et de sa comptabilité. Aussi, à la demande de deux de ces commissions, la commission du budget et une commission des crédits supplémentaires, l'Assemblée nationale décréta, le 31 octobre 1849, une enquête parlementaire sur la situation et l'organisation des services de la marine.

Une commission de quinze membres, élue au scrutin de liste, fut investie de pleins pouvoirs pour mander et entendre les personnes, provoquer et recueillir les renseignements, effectuer les recherches et vérifications qui lui sembleraient utiles et propres à faire la lumière sur l'objet de sa mission. La commission choisit Jules Dufaure pour président. Un pareil choix serait pour nous, à défaut de tout autre indice, une preuve décisive que l'enquête fut conduite avec une complète impartialité. Nous ne pouvons douter non plus, en parcourant la liste des déposants, que la commission ait fait appel aux compétences les plus certaines et aux lumières les plus incontestables.

Mais il est arrivé alors ce qui arrive toujours en temps de révolution. Le besoin d'unité dans le pouvoir fait illusion sur la faiblesse inhérente aux hommes qui le gèrent. La commission, composée en majorité d'hommes politiques que leur passé attachait au principe d'autorité, devait viser à le restaurer dans l'administration publique, à un moment surtout où les excès de la liberté nuisaient fatalement à sa cause. Pendant qu'on discourait, au sein de l'Assemblée nationale, sur l'opportunité de la nomination d'une commission d'enquête, de longs débats sur l'attentat du 13 juin se déroulaient devant la Haute Cour de justice. On juge par là de l'état des esprits dans l'Assemblée nationale.

Nous avons dit que les ministres de la marine s'étaient, en quelque sorte, désintéressés de l'inspection permanente des ports. Ne pouvant ou n'osant violer ouvertement les prescriptions de l'ordonnance du 14 juin 1844, si peu de temps après sa promulgation et les discussions parlementaires qui avaient mis en relief les services du contrôle des arsenaux et la nécessité de le fortifier, ils continuaient de recevoir les rapports des inspecteurs, mais sans

Digitized by Google

daigner y répondre. Les membres de la commission d'enquête constataient le fait dans tous les ports. « Les observations du contrôle, pris dans son ensemble, demandait le président de la commission au contrôleur en chef de la marine à Toulon, ont-elles toujours une suite ? » — « Très rarement, répondait le contrôleur. Sous ce rapport, le contrôle n'a pas lieu d'être satisfait. Le contrôle ne peut directement redresser les abus ; il est obligé de s'adresser à ceux qui ont le pouvoir. S'ils ne tiennent pas compte de ses observations, le contrôle n'atteint pas le but qu'on a dû se proposer en le rétablissant. Tout contrôle quelconque, si les choses devaient rester dans l'état où elles sont depuis deux ans, serait complètement inutile ; il vaudrait beaucoup mieux le supprimer [1].»

Le contrôleur central, honteux de cet état de choses et incapable de forcer le bon vouloir du ministre, se réfugiait, pour pallier son impuissance, dans des excuses misérables. « M. le Président fait observer que les contrôleurs des ports se plaignent de ne pas recevoir de réponse à leurs observations et de ne pas savoir, par conséquent, si le ministre leur donne tort ou raison. »

« Le contrôleur répond qu'il connaît ces plaintes, mais que le défaut de réponse aux observations des contrôleurs des ports tient à la nature des choses. Si on leur répondait, il faudrait leur dire : Vous avez tort ou vous avez raison. Eh bien ! dans la plupart des cas, on ne peut leur dire, vous avez tort, et, d'un autre côté, l'insuffisance des règles, le besoin de donner cours à une opération commencée, *une foule de considérations qui tiennent à la situation de l'autorité administrative*, font qu'on ne peut pas non plus leur donner raison. Il vaut tout autant alors *ne pas leur répondre* que leur écrire des lettres *dilatoires* qui ne seraient, à vraiment parler, que des *accusés de réception* [2]. »

Les ministres ne se contentaient pas d'opposer aux observations des contrôleurs l'inertie du silence [3]. Ils allaient jusqu'à leur refuser péremptoirement la permission de faire des tournées dans les arron-

[1] *Enquête parlementaire sur la situation et l'organisation des services de la marine militaire*, tome II, page 35.

[2] *Enquête parlementaire*, tome II, page 674.

[3] Demande. — Pensez-vous que la création du contrôle ait beaucoup ajouté aux sécurités et aux garanties qu'avait l'État avant sa création ?

Réponse. — Cela aurait dû être. Mais le contrôle n'a jamais rendu les services qu'on

Digitized by Google

dissements et les établissements hors des ports[1]. Même les appels à la probité, venant de l'inspection des ports, n'avaient aucune prise sur leur âme. « Le contrôleur en chef de Toulon se plaint de n'être pas soutenu à Paris. Le contrôle ne plaît à personne, et, dans l'état, il est complètement inutile. Il cite des faits graves signalés par lui, tant à Brest qu'à Toulon, et qui se sont accomplis, malgré ses réclamations énergiques, au grand détriment de l'État. Tout récemment, il a fait des représentations sur la *décision ministérielle qui continue des relations avec un fournisseur de toile condamné par jugement de police correctionnelle.* Les rapports du contrôleur en chef avec les chefs de service de Toulon sont faciles. Ses rapports avec Paris sont *nuls* et sans effets[2]. »

Tous les préfets maritimes, à l'exception d'un seul, qui même n'était plus en fonctions, réprouvaient plus ou moins énergiquement l'inspection permanente[3].

Frappée de cette situation qui lui paraissait sans issue, la commission d'enquête conclut, non sans hésitation et regret, à la suppression du contrôle des ports et à son remplacement par un contrôle mobile, qui procéderait à des inspections temporaires et inattendues.

Le rapport de Lacrosse, qui propose cette suppression, est rempli d'imputations aussi malveillantes qu'inexactes à l'adresse du contrôle. Au lieu de mettre en cause la faiblesse ou la mauvaise volonté des ministres au sujet du silence gardé sur les plaintes émanées du contrôle des ports, il en rejette toute la responsabilité sur le contrôle central, qui pourtant se faisait inutilement auprès du chef du Département l'organe des observations et des doléances venues des arsenaux. Cependant l'auteur du rapport est obligé de

devait en attendre. Cela est indépendant des hommes, peut-être même de son organisation, de son institution; mais c'est une faute.

Cela tient à ce que *le contrôle n'a jamais eu la confiance d'aucun des ministres qui se sont succédé au pouvoir...* « Sur cent rapports présentés par les contrôleurs sur des points importants, il y en a quatre-vingt-dix-neuf auxquels il n'est donné aucune suite. » *Enquête parlementaire. — Déposition de M. de Roujoux, contrôleur en chef à Lorient*, tome II, page 6.

[1] *Enquête parlementaire*. tome II, pages 8 et 301.

[2] *Enquête parlementaire*. tome II, page 595.

[3] C'est le vice-amiral Casy. Sa déposition en faveur de l'inspection permanente es des plus affirmatives et des plus solidement motivées. (*Enquête parlementaire*, t. II, p. 97.)

Digitized by Google

convenir que les directions diverses de l'administration centrale se refusaient à tenir compte des notes qui leur étaient communiquées par le contrôle central. Toute cette portion de son travail se ressent d'un parti pris évident[1].

Comme indice des hésitations de la commission, on a cité plus d'une fois les paroles prononcées par son président, Dufaure, avant le vote de la grave mesure qui allait être prise:

« Il craint que l'inspection mobile proposée par la sous-commission ne réponde pas complètement au but qu'on avait voulu atteindre en créant le contrôle. Arrivant à des époques prévues ou imprévues, elle constatera les faits retenus par écrit, elle ne pourra pas constater la manière dont les faits se passent journellement. Quand l'inspection arrivera, tout prendra dans l'arsenal un air d'activité, et, le jour où elle partira, les irrégularités pourront recommencer. D'un autre côté, le contrôle, ce censeur établi au sein de l'arsenal, était l'objet de la répulsion de tout ce qui y vivait. Si l'on joint à cela que ses rapports étaient mis de côté à Paris, il est évident qu'il n'a pas rendu les services qu'on pouvait attendre de lui. Et cependant ce n'est pas sans hésitation que l'honorable président votera la suppression de ce corps, dont l'existence seule, menace incessante contre les irrégularités, a su empêcher une multitude d'abus dans les arsenaux[2].»

Il est impossible de signaler avec plus de bon sens et de force les défectuosités d'un système qui prétend faire de missions temporaires dans les arsenaux la modalité unique ou même la modalité prépondérante du contrôle de la marine. Le système de la commission y est exécuté de main de maître. L'adhésion de Dufaure à ce système est un acte de résignation, disons le mot, un acte de faiblesse indigne de ce grand esprit.

Quant à la valeur intrinsèque des arguments allégués contre le contrôle permanent, un autre membre de la commission, Dahirel, la fit connaître en quelques phrases.

« La commission peut se souvenir que beaucoup de notes du contrôle des ports ont soulevé des questions de la plus haute importance et que, si l'on avait donné suite aux observations du contrôle,

[1] *Enquête parlementaire*, tome I, pages 658 et 659.
[2] *Enquête parlementaire*, tome I, page 682.

Digitized by Google

dans beaucoup de cas on eût supprimé une multitude d'abus. Que, dans la plupart des témoignages de l'enquête, on ait dit que le contrôle ne servait à rien, cela se conçoit. Le contrôle est un embarras pour les divers services, et chacun cherche à s'en affranchir. Mais ce n'est pas une raison pour déclarer que l'institution est mauvaise. Si l'honorable membre est tombé d'accord avec la sous-commission pour supprimer le contrôle, c'est qu'il est convaincu que le contrôle ne fonctionnera jamais, parce que l'administration centrale ne le voudra pas [1], et parce que l'administration des ports ne le voudra pas non plus. Il suffit, pour acquérir cette conviction, de se rappeler ce fait significatif du contrôleur central disant à la commission qu'il était fâché de voir ses contrôleurs soulever certaines questions auxquelles on ne pouvait pas donner de solution par suite de l'organisation actuelle de la marine [2]. »

## § 5. — *Pendant le Second Empire.*

L'année même où se terminait l'enquête ordonnée par l'Assemblée nationale [3], le coup d'État de décembre détruisit toutes nos libertés et prépara l'avènement du pouvoir le plus autoritaire qui fut jamais. On aurait pu croire qu'un des premiers actes du nouveau pouvoir

[1] Il existe une note présentée au ministre le 3 janvier 1849 par le chef du contrôle central. Nous y lisons : « Les contrôleurs en chef de Brest, Toulon, Lorient et Cherbourg ont effectué en 1847 une tournée d'inspection dans les ports et quartiers de ces arrondissements. Leurs rapports, contenant des indications et des observations de la plus haute portée, ont été remis *in extenso* à la direction compétente, et, malgré les notes pressantes du contrôle central, cette direction, après six mois de possession de ces rapports, dont plusieurs points étaient relatifs à des besoins du service courant et urgent, n'y avait donné aucune suite. J'ose affirmer *qu'ils n'avaient point été lus.* » (*Enquête parlementaire*, t. I, p. 659.)

[2] *Enquête parlementaire*, tome I, page 681.

[3] L'enquête était terminée effectivement, mais la commission n'avait pas encore arrêté définitivement ses résolutions. Elle avait statué sur les rapports de ses sous-commissions. Il lui restait à entendre et à discuter le rapport général, dont la rédaction avait été confiée à son président, Dufaure. Sur ce dernier travail et sur les derniers actes de la commission, nous n'avons d'autres données que celles que nous avons trouvées dans l'avertissement mis en tête des deux volumes publiés : « Une partie du rapport général avait été lue à la commission avant le 2 décembre. On avait décidé qu'il serait imprimé et distribué en épreuves à chacun des membres de la commission, pour que les dernières délibérations fussent plus faciles. Elles ont été impossibles depuis le 2 décembre. La commission d'enquête ne pouvait pas plus se réunir que l'Assemblée dont elle émanait. Son travail demeure inachevé. » (*Enquête parlementaire. — Avertissement*, 30 janvier 1852.)

Digitized by Google

aurait été de réformer l'organisation de l'administration maritime dans le sens recommandé par l'enquête. Il n'en fut rien.

Bien loin de porter atteinte au contrôle de la marine, en l'amputant d'un de ses organes, le pouvoir impérial adopta une ligne de conduite tout opposée. Il avait la bonne fortune de posséder, en la personne de Théodore Ducos, un ministre de la marine aussi remarquable par la décision de son caractère que par son génie organisateur. Un tel ministre ne pouvait prendre le change ni sur la raison originelle des accusations formulées contre l'inspection permanente, ni sur les conclusions tendancieuses de la commission qui les avait recueillies. Il connaissait à fond l'histoire du contrôle de la marine, qu'il expose en deux pages, marquées au coin de la vigueur du langage et de la netteté de la conception, dans le rapport qui précède le décret du 12 janvier 1853. Admirateur de l'œuvre de Colbert, il en avait étudié tous les développements avec un esprit de critique éclairée. Comme lui, il avait compris que « la multitude innombrable d'opérations qu'entraînent la construction, l'équipement, l'armement des vaisseaux, les revues du personnel, la comptabilité des matières, les marchés, les travaux de toute nature ne pouvaient se passer d'un contrôle servant d'auxiliaire à l'action administrative pour rappeler incessamment à l'observation de la règle, pour prévenir les écarts, rétablir les bonnes traditions et ramener à chaque instant dans la main du chef du Département tous les éléments épars et variés de la direction ». Dans le règlement du 7 floréal an VIII, il avait retrouvé ce même contrôle, « non plus auxiliaire comme autrefois, mais indépendant sous le nom d'inspection, sans responsabilité administrative, ne relevant que du ministre et ne correspondant qu'avec lui seul ». Il l'avait vu s'affaiblir ensuite, notamment dans l'ordonnance du 17 décembre 1828, et s'acheminer progressivement vers sa suppression survenue en 1835. « L'auteur de cette ordonnance méconnut alors les traits distinctifs, le caractère essentiel du but qu'il devait atteindre, en réunissant deux institutions inconciliables et en fondant une administration qui devait se contrôler elle-même. »

Le rapport de Ducos confirme ce que nous avons dit au sujet de l'ordonnance de 1844 « réclamée par les vœux énergiques des Chambres législatives ». Peut-être ne rend-il pas assez complètement justice à cette ordonnance, dont il s'est largement inspiré lui-

Digitized by Google

même dans le décret qu'il a proposé. Peut-être la juge-t-il un peu trop à travers les accusations dont elle a été l'objet dans l'enquête de 1849. En tout cas, ce n'est ni aux principes fondamentaux ni aux parties principales de l'ordonnance qu'il adresse ses critiques, mais seulement à la manière dont elle a été mise en pratique.

Quoi qu'il en soit. Ducos, après avoir fait rapidement l'historique du contrôle, arrive à l'exposé de son système. Dans sa pensée, le contrôle ou, pour employer son langage, l'inspection des services administratifs de la marine doit être à la fois *résidente* et *mobile*.

Le terme de résident est employé à dessein, au lieu de permanent, bien qu'il réalise aussi l'idée de permanence. L'inspection doit être résidente, parce que « l'importance d'un port ou d'un arsenal militaire, la variété et la multiplicité des opérations qui s'y accomplissent exigent un contrôle incessant de tous les jours, de toutes les heures, auquel suppléerait mal le rapide examen d'un inspecteur passager ».

La substitution du mot résident au mot permanent se justifie par la raison que « ce contrôle incessant ou plutôt attaché par la force de la nécessité à la résidence de chaque port n'aura pas les inconvénients du contrôle permanent, attendu que, d'une part, il sera surveillé par la présence inopinée de l'inspecteur supérieur, et que, d'autre part, il sera lui-même rendu mobile par le roulement plus ou moins fréquent de son personnel ».

Comme on a abusé contre le contrôle local des ports des critiques émises par Ducos à l'adresse de la permanence, on nous saura gré de reproduire ici le texte de ces critiques, dont on dénature le sens et la portée, quand on les détache des deux citations que nous venons de faire : « La permanence et l'*immobilité* des agents dans le même lieu, qui peuvent avoir des avantages pour certaines fonctions, me paraissent, au contraire, dans un corps spécial, comme celui du contrôle, affaiblir le prestige et l'autorité morale de celui qui, en dehors de l'action administrative, a reçu la mission élevée de surveiller tous les actes de l'administration.

« Tantôt la surveillance se relâche par suite de ces liens personnels, de ces relations sociales, de ces habitudes de la vie ordinaire, qu'engendre la communauté trop prolongée d'une même résidence.

« Tantôt, au contraire, l'antipathie des caractères, l'opposition des mœurs, des formes, du langage, font naître entre le contrôleur et le

Digitized by Google

contrôlé, toujours en présence l'un de l'autre, des rivalités d'attributions, des griefs personnels, des irritations privées, qui font descendre la surveillance de la haute région où elle doit s'exercer sur le terrain vulgaire des petites passions individuelles.

« Si l'on veut que l'action du contrôle ou de l'inspection produise les résultats qu'on attend d'elle, il importe qu'elle soit, en quelque façon, soustraite par une grande mobilité aux faiblesses de la nature humaine. » Ainsi, la *mobilité dans la résidence* ou le roulement plus ou moins fréquent du personnel se concilie très bien avec la permanence du contrôle local. Ce que Ducos n'admet pas, c'est l'immobilité de la résidence ou le séjour indéfiniment prolongé des mêmes inspecteurs dans les mêmes ports. Cette résidence prolongée risque d'amener l'affaiblissement de l'autorité morale de l'inspecteur, le relâchement de la surveillance, les rivalités et les antipathies. Son système peut se résumer dans cette formule : *mobilité des agents, permanence de l'action.*

Avec l'inspection résidente, Ducos réclame une inspection mobile. On l'a vu, ce n'est pas une conception tout à fait neuve. Elle est contenue en germe dans l'ordonnance de 1844. Mais elle n'est venue au jour à cette date que pour rester couchée sur le papier. Ducos l'a reprise et faite sienne, en lui donnant un corps et une âme. Ce qu'il attendait de cette conception, il va nous le dire lui-même dans un langage expressif qui épuise la matière en quelques lignes : « L'œil du ministre doit être partout; l'action du chef doit être uniforme; après avoir pénétré de sa pensée l'inspecteur supérieur, il importe que cette pensée se traduise sur tous les points avec le même langage. Il faut aussi que les procédés les plus simples et les plus rapides, les améliorations, les perfectionnements introduits dans le service d'un port, après avoir été appréciés au centre de l'administration, soient signalés et reportés aux autres ports avec cette idée d'ordre et d'ensemble qui peut seule produire un vaste tout d'une multitude de faits isolés. »

Ainsi, dans le système de Ducos, l'inspection résidente et l'inspection mobile, également nécessaires pour répondre à des besoins également pressants, formaient deux parties d'un même tout. Elles se juxtaposaient l'une à l'autre, se prêtant un mutuel appui. L'inspection résidente fournissait à l'inspection mobile toutes les indications locales qu'elle était seule en mesure de

Digitized by Google

recueillir. L'inspection mobile tenait en éveil l'inspection résidente. Elle lui apportait, au besoin, le concours de ses lumières, puisées à la source même où se centralisaient tous les rapports du contrôle local, ainsi que d'une autorité morale plus grande, parce qu'elle impliquait, pour chaque mission, une délégation expresse et personnelle du ministre, en vue de cas déterminés.

Le décret provoqué par Ducos réalisa ce système. Il créa un service d'inspection administrative, divisé en inspection mobile et en inspection résidente dans les ports, arsenaux et établissements maritimes, et le confia à un corps qui prit le titre de corps de l'Inspection de la marine.

Le rapport de Ducos s'était borné à mentionner l'existence du contrôle central. Mais déjà un décret du 3 mars 1852 sur l'organisation de l'administration centrale de la marine et des colonies avait établi que le service central de la marine comprenait un contrôle central dirigé par un contrôleur en chef de la marine, ayant sous ses ordres des officiers et agents du contrôle. Sur les trois inspecteurs en chef créés par le décret, deux furent affectés à des inspections mobiles, ordinaires et extraordinaires, le troisième au contrôle central, suivant le choix du ministre. Un inspecteur en chef de 2e classe, un inspecteur et des inspecteurs-adjoints, en nombre proportionné aux besoins du service, furent attachés à chaque port. Les autres inspecteurs-adjoints furent répartis entre les sous-arrondissements et les établissements hors des ports.

Sur les obligations et les droits de l'inspecteur résident, sa place dans les conseils et les commissions, son indépendance à l'égard du préfet maritime, sauf sous le rapport hiérarchique, ses relations avec les services et le préfet, le décret ne fit que répéter les prescriptions de l'ordonnance de 1844. Il plaça les officiers de l'inspection sous le régime de la loi du 19 mai 1834, concernant l'état des officiers. Il statua sur l'assimilation de leurs grades et sur leur avancement, ainsi que sur leur recrutement, qui fut circonscrit au commissariat. Par suite d'une idée contestable, parce qu'elle prêtait un peu trop à l'arbitraire ministériel, il accorda au ministre le droit d'appeler les officiers de l'inspection et ceux du commissariat à passer d'un corps à l'autre par permutation d'office et à égalité de grade.

Enfin le décret fixa les traitements de chaque grade, les indem-

Digitized by Google

nités de logement, les suppléments pour les inspecteurs employés à Paris et les indemnités de route et de séjour, dans le cas de tournées et de missions.

Comme si cette organisation avait besoin de se recommander à l'opinion publique par des avantages autres que sa valeur intrinsèque, Ducos avait cru bon de faire ressortir, à la fin de son rapport, qu'il réalisait une économie de 50,000 francs par la réduction du nombre des agents subalternes attachés auparavant au corps du Contrôle. Nous ne le chicanerons pas sur ce petit côté de la question, sur ce moyen trop souvent usité pour légitimer des réformes douteuses. Aucune économie n'est à dédaigner. Toutes sont louables, quand elles ne compromettent aucun service. Celles qu'on fait sur un corps de contrôle ne sont pas sans danger.

Ducos se flattait d'avoir donné au contrôle de la marine une constitution plus puissante et mieux adaptée à son rôle. Il s'applaudissait lui-même de l'avoir relevé dans sa propre considération par l'élimination des éléments inférieurs, de l'avoir soustrait à la cause principale de sa faiblesse, cette mise en question perpétuelle, qui le faisait douter de lui-même et qui énervait son ardeur dans une lutte quotidienne pour l'existence. Aujourd'hui encore, en étudiant son œuvre dans l'ensemble et dans les détails, on est entraîné à se dire que le décret du 12 janvier 1853, si bien motivé et si largement conçu, était assuré d'un long avenir. Et pourtant l'organisation nouvelle ne devait pas survivre à son auteur, emporté par une mort prématurée. Cinq ans à peine s'étaient écoulés depuis qu'elle avait commencé de fonctionner que le successeur de Ducos, l'amiral Hamelin, détacha une des pierres de l'édifice, tout en se défendant de vouloir le détruire.

Un décret du 19 mai 1858 supprima les deux inspecteurs en chef chargés du contrôle mobile. Le ministre avait-il reconnu l'inefficacité de ce service? Loin de là, dans le rapport qui conclut à la suppression de ces deux fonctionnaires il se plaît à reconnaître que l'institution a très bien marché. Les investigations effectuées par le contrôle mobile dans les arsenaux et les établissements hors des ports avaient donné les meilleurs résultats. Qui le croirait? C'est l'excellence de l'organisme, l'importance des résultats obtenus qui lui est une raison d'y renoncer. Admirez la contradiction! Mais le ministre éprouve le besoin de la pallier, et il imagine de dire que

Digitized by Google

l'inspection mobile, ayant porté son examen sur tous les détails des services de la marine et pénétré d'un regard sûr tous les coins et recoins des arsenaux, s'est rendue, elle-même, momentanément inutile[1]. Il ajoute, que supprimer les titulaires de la fonction ce n'est pas supprimer la fonction, que le directeur du contrôle central pourra remplir, par lui-même ou par ses délégués, si des missions sont réputées de nouveau nécessaires.

Cette façon d'agir ambiguë, ce langage embarrassé et contradictoire ne trompèrent personne. Tout le monde comprit que la cabale des ennemis du contrôle avait triomphé, et que l'inspection mobile, maintenue en apparence, était de fait condamnée. S'attaquer à l'inspection mobile, c'était frapper au cœur l'œuvre de Ducos; c'était l'atteindre dans la partie de l'organisation maritime qui lui était le plus personnelle; c'était punir l'inspection mobile d'avoir osé scruter avec indépendance et signaler avec franchise les vices et les fautes qu'elle avait eu pour mission de dévoiler[2].

[1] L'amiral Hamelin se retranche aussi derrière d'autres motifs, notamment le désir d'améliorer les conditions d'avancement du corps de l'Inspection, d'y attirer avec plus de certitude les sujets d'élite du commissariat et d'élargir le choix du ministre dans les vacances à combler. Tout cela ne lui paraît pas encore suffisant pour se disculper de l'accusation d'incohérence et de faiblesse. Finalement, il a recours au grand moyen, à l'argument de l'économie, comme s'il était admissible que, dans une question de cette importance, le gouvernement impérial, ce prototype des gouvernements prodigues, pût être guidé par la pensée d'une économie misérable. « Les dispositions que le décret consacre, en ce qui concerne les grades d'inspecteur et d'inspecteur-adjoint, si elles avaient été prises isolément, eussent entraîné un surcroît de dépenses, que j'ai cru possible d'éviter par les considérations suivantes (la suppression des deux inspecteurs en chef du contrôle mobile)... Le nombre des inspecteurs en chef se trouvera ainsi réduit de huit à six, et cette circonstance m'a permis de rester au-dessous du chiffre de la dotation actuelle... » (*Bulletin officiel de la marine*, 1858, p. 538.)

[2] Tout est étrange dans la conduite de l'amiral Hamelin envers le contrôle de la marine. Le 18 mai 1858, il contresigne le décret impérial qui dépouille l'inspection mobile de ses moyens d'action, en lui ôtant ses deux fonctionnaires. Le 19 mai, il signe un arrêté qui crée à Marseille un poste d'inspecteur-adjoint en permanence. Or, dans l'enquête parlementaire de 1849, alors qu'il s'agissait de savoir si l'inspection permanente serait conservée ou si elle ferait place à une inspection mobile, la déposition de l'amiral Hamelin, préfet maritime à Toulon, avait été défavorable à l'inspection permanente. A la demande du président de la commission d'enquête : « Avez-vous approuvé l'organisation du contrôle tel qu'il existe aujourd'hui ? » il avait répondu de la façon suivante : « Les Chambres demandaient un contrôle. On en a créé un. Je ne sais pas s'il est bien utile. Je vois quelquefois le contrôle signaler des irrégularités, des infractions qui n'ont rien de grave... Je voudrais un contrôle, non pas de chiffres, mais actif. » (*Enquête parlementaire*, tome II, page 319.) Huit ans plus tard, l'ancien préfet maritime est nommé ministre de la marine. L'inspection permanente pouvait se croire menacée. Point : c'est l'inspection mobile qui est frappée.



Digitized by Google

Sur ce point, comme sur la plupart des faits d'administration intérieure qui concernent la marine de cette époque, nous sommes réduits aux conjectures. Mais le peu que nous connaissons des documents officiels que la marine cache dans ses archives, nous autorise à entrevoir l'action d'une cabale dans l'entourage d'Hamelin. L'initiative résolue de Ducos, appuyée sur la faveur d'un maître tout-puissant, avait forcé l'administration de la marine à l'obéissance. Elle ne l'avait ni convaincue, ni découragée.

Nous en trouvons la preuve dans deux rapports de préfets maritimes, qui datent de 1860 et de 1866, les seuls que la marine ait publiés sur la question qui nous occupe.

Celui de 1860 est de l'amiral Gueydon. Le contrôle mobile ne fonctionne plus. Il ne gène plus personne. L'amiral n'a garde de demander qu'on le rétablisse pour se débarrasser du contrôle permanent, qui s'exerce à côté de lui. Très loyalement, l'amiral Gueydon s'en prend à ce dernier. Encore ne veut-il pas le tuer. Il lui suffit de l'annuler ou, comme il s'exprime, de l'*absorber* dans la toute-puissance du préfet maritime. Sa théorie a un côté spécieux, sinon original. « Si, comme cela est de toute nécessité par la nature même des choses et pour le plus grand bien de l'État, l'autorité des préfets doit être pleine, entière, incontestable dans les ports, elle doit absorber les attributions du contrôle aussi bien que toutes les autres. Il est d'ailleurs, dans la hiérarchie, un point où viennent forcément se confondre la direction active et le contrôle de toutes les opérations; c'est dans la position du ministre. Nous proposons qu'à l'avenir ce soit, au premier degré, à celle de préfet maritime. »

L'amiral est bien éloigné de vouloir limiter l'exercice du droit de contrôle, « surtout en présence de la part si large de pouvoir faite au préfet ». Il admet que le contrôle consigne ses observations dans des rapports spéciaux et périodiques. Mais il désapprouve l'application qu'on a faite de l'ordonnance de 1844, en soumettant au contrôle chacun des services administratifs du port. Ce qu'il veut, c'est « une inspection efficace, serrée, nerveuse, procédant par investigations accidentelles, mais approfondies, qui ne se préoccupera pas des moindres détails et ne tombera pas dans la minutie ». Sa conclusion est la suivante : « Un inspecteur en chef, assisté, selon l'importance des localités, d'un ou de deux officiers adjoints, qu'il

Digitized by Google

pourra faire rayonner dans l'arrondissement, assurera très bien le service des ports[1]. »

Pas plus que l'amiral Gueydon, l'auteur du second rapport, l'amiral Lugeol, n'est partisan du contrôle mobile.

Il n'en souffle mot dans la partie du document qui a été publiée. Le seul contrôle existant et agissant est le contrôle permanent; c'est celui-là qu'il importe de faire disparaître à son tour. Et pourquoi? Gêne-t-il, par hasard, la marche du service? Non, l'amiral en convient, du moins *en théorie*. Mais, par l'obligation faite aux services de le consulter sur certaines affaires et de soumettre à son visa certaines pièces « il jette du doute, de l'hésitation dans l'esprit de ceux qui agissent ». Encore, l'amiral Lugeol se résignerait-il à cet inconvénient. Mais ce qui lui semble inadmissible, c'est la pensée que les officiers de l'inspection, subordonnés au préfet sous le rapport hiérarchique, lui échappent « pour l'avancement, les congés, les permissions, les notes, etc. ». Ce qui le révolte surtout, c'est la présence à côté du préfet d'un fonctionnaire « qui a le droit de requérir du préfet maritime lui-même l'exécution ponctuelle des lois, ordonnances et règlements, comme si la pensée que le préfet peut se rendre coupable d'une semblable infraction, sans avoir des motifs graves, dont il est responsable envers le ministre et dont il ne saurait négliger de lui rendre compte sans forfaiture, n'est pas à elle seule une injure[2]? »

Aussi l'amiral Lugeol, moins discret que l'amiral Gueydon ou plus enhardi vraisemblablement par le succès croissant des intrigues nouées contre l'inspection permanente et par l'effacement de plus en plus marqué auquel l'avaient réduite l'hostilité des officiers généraux et l'indifférence des ministres, conclut nettement à la suppression du corps de l'Inspection maritime et au rétablissement du régime inauguré par l'ordonnance du 3 janvier 1835.

Il n'y a pas à douter que l'amiral Lugeol traduisait dans son langage passionné et excessif les opinions qui avaient cours au sujet du contrôle dans le monde officiel maritime. Mais les événements avaient marché depuis l'acte de destruction sourno'sement

[1] *Du Contrôle administratif de la marine*, page 158. Le passage cité n'est qu'un extrait du rapport de l'amiral Gueydon.

[2] *Commission extraparlementaire de la marine. — Délégations*, tome II, page 263.

Digitized by Google

accompli par l'amiral Hamelin. Le despotisme impérial avait été contraint de se tempérer sous la pression de l'opinion publique. La tribune du Corps législatif avait été relevée et, bien que les ministres n'eussent à répondre de leurs actes que devant le souverain, ils n'étaient pas d'humeur à se créer et à créer au pouvoir des difficultés, en abolissant les garanties d'ordre et de régularité que Ducos avait introduites dans l'administration de la marine par la constitution du corps de l'Inspection. Aussi firent-ils la sourde oreille aux récriminations des amiraux, pour se dispenser de les blâmer ou de les suivre. L'inspection, vue d'un œil malveillant par les préfets maritimes, peu ou point encouragée en haut lieu, se traîna dans une condition indécise, entassant silencieusement observations sur observations dans des rapports ignorés, que les ministres n'osaient ni approuver, ni, à plus forte raison, utiliser, si même ils les lisaient.

### § 6. — *Après* 1870 *jusqu'en* 1894.

Bientôt la chute de l'Empire et les désastres de la guerre emportèrent les esprits vers des préoccupations plus urgentes. La nécessité de réorganiser notre armée de terre prima toute autre considération. La marine fut délaissée temporairement. Ses chefs eurent le tort de ne pas réagir avec énergie contre un pareil traitement.

Ce fut seulement en 1879 que le rapport de M. Lamy ramena l'attention publique sur l'administration de la marine et dépeignit sous des couleurs attristantes la situation de ses divers services. L'urgence de réformes à opérer dans son organisation apparut à tous les esprits. Le commandant Gougeard, qui fit partie du cabinet Gambetta comme ministre de la marine, ébaucha un programme de réformes[1], mais il n'eut pas le temps de le mener à bonne fin. Aucune innovation, d'ailleurs, en ce qui concerne le contrôle administratif. L'inspection était conservée sous sa forme permanente, et son indépendance garantie contre l'autorité prépondérante des préfets maritimes et le mauvais vouloir des services contrôlés.

Nous relaterons ici, pour ne rien omettre de saillant dans cet historique du contrôle, le décret du 23 juillet 1879, qui rattacha l'ins-

[1] Voir son ouvrage : *Les Arsenaux de la marine.*

Digitized by Google

pection coloniale à celle de la marine et accrut en conséquence les cadres du corps. Cette mesure, provoquée par les commissions du budget, qui réclamaient des garanties plus sérieuses pour les intérêts financiers de l'État aux colonies, impliquait de la part des pouvoirs publics un témoignage de confiance à l'égard du contrôle de la marine. Mais, en obligeant les inspecteurs à se pénétrer des règlements de tous les services civils des colonies, en outre des connaissances requises pour l'application des règlements relatifs aux services maritimes de France et aux troupes de la marine, elle avait l'inconvénient d'exiger d'eux un savoir trop étendu et par là même d'affaiblir leurs aptitudes et leur action. Aussi n'est-il pas à regretter pour le corps de l'Inspection de la marine que le ministère des colonies ait voulu avoir son inspection propre et qu'il l'ait obtenue par le décret du 12 novembre 1886. On doit regretter seulement que le corps de l'Inspection de la marine ait fait, en partie, les frais de la nouvelle création et que, réduit à 32 fonctionnaires, alors qu'il en comptait 35 avant 1879, il ait perdu 3 unités, 1 inspecteur et 2 inspecteurs-adjoints, dans un cadre déjà trop restreint.

La question du contrôle des arsenaux, que le rapport de M. Lamy et l'ouvrage de M. Gougeard avaient mis à l'ordre du jour de la presse et du Parlement, n'avait pu échapper à l'amiral Jauréguiberry, ministre de la marine, qui se montra disposé à renforcer l'action de l'inspection [1]. L'amiral Aube était dans les mêmes dispositions et ne s'en cachait pas.

Un de leurs successeurs, M. Barbey, le premier ministre civil que la marine ait eu depuis 1870, retrouva et essaya de dégager les véritables bases de l'organisation du contrôle de la marine. Le projet de loi qu'il esquissa dans ce but ne nous est connu que par des extraits d'un rapport émané du Conseil d'amirauté. Mais ces extraits marquent assez nettement le caractère du projet, pour que nous ayons le droit de penser que le système de M. Barbey s'accordait, quant aux principes essentiels, avec notre projet de loi.

M. Barbey voulait instituer un contrôle à la fois permanent et mobile. A la date du 26 octobre 1887, il soumit son projet au

[1] On n'a, pour s'en convaincre, qu'à lire son rapport au Président de la République, relatif à l'institution d'une inspection des services administratifs et financiers de la marine et des colonies. (*Bulletin officiel de la marine*, 1879, 2e semestre, page 55.)

Digitized by Google

Conseil d'amirauté qui, après l'avoir étudié sous la présidence du vice-amiral Duperré, fut d'avis « qu'il y avait lieu d'y donner suite » et motiva son opinion dans des termes que nous nous reprocherions de passer sous silence : « Considérant qu'il s'agit non seulement de donner aux membres de l'inspection les garanties de situation attachées à la consécration législative, mais aussi et surtout, pour satisfaire ainsi aux vœux plusieurs fois exprimés par le Parlement, d'affirmer devant tous les services de la marine, les attributions dont ces fonctionnaires sont investis, d'accentuer, autant qu'il est possible, l'importance de leur mandat, d'en prononcer, d'en accuser le caractère obligatoire pour ceux vis-à-vis desquels il s'exerce, en même temps que de rendre plus grandes l'influence et l'autorité de ceux qui sont chargés de l'exercer..... »

Ce considérant ne déparerait pas, tant s'en faut, l'exposé des motifs de notre projet de loi. On ne saurait énoncer avec plus de concision et de force les conditions de bon fonctionnement et les garanties d'efficacité que réclame le contrôle de la marine. L'article premier du projet, qui contient en germe la loi tout entière, est conçu dans la même vue nette des obligations imposées au contrôle et des moyens d'action qui lui sont indispensables. La nécessité d'un contrôle permanent y est affirmée, concurremment avec celle d'un contrôle mobile.

« Art. 1er. — Il est institué au Département de la marine un service d'inspection administrative ayant pour objet de sauvegarder les intérêts du Trésor et de faire valoir les droits des personnes, de surveiller l'emploi des crédits en deniers et matières mis à la disposition du ministre, de constater la situation générale des approvisionnements, de veiller à l'économie dans les dépenses, enfin, de réclamer dans tous les services l'observation des lois, ordonnances, décrets, règlements et décisions ministérielles, qui en régissent le fonctionnement administratif.

« Ce service, qui comprend à la fois l'inspection permanente et l'inspection mobile, à l'administration centrale, dans les ports, arsenaux et établissements hors des ports, ainsi que dans les quartiers d'inscription maritime, est confié à un corps qui porte le titre d'inspection de la marine. »

Pour des raisons qui nous sont inconnues, mais qu'il n'est pas

Digitized by Google

téméraire d'imputer, en partie du moins, au défaut de stabilité ministérielle à cette époque, le projet de M. Barbey fut perdu pour le contrôle de la marine. Toutefois, les Chambres entrèrent bientôt dans le courant d'idées qui l'avait inspiré, à la suite des rapporteurs du budget de la marine, qui découvraient et utilisaient dans les travaux de l'inspection une mine féconde de renseignements propres à éclairer le Parlement sur le mauvais fonctionnement des services administratifs de ce Département ministériel. Ce mouvement s'était déjà manifesté après l'année 1884. Il s'accentua de plus en plus, à mesure que les rapporteurs du budget de la marine à la Chambre puisèrent dans les rapports des inspecteurs nombre de faits extrêmement intéressants.

L'émoi fut grand, à ces révélations, dans le monde maritime aussi bien que dans le monde parlementaire. Une nuit épaïsse avait enveloppé jusqu'alors l'œuvre de l'inspection. Les documents qui en provenaient s'étaient enfouis dans des cartons où, sauf le ministre qui en était le destinataire, personne n'avait eu l'idée et peut-être n'aurait obtenu la permission d'aller les chercher pour les lire. Et, tout à coup, les rapporteurs des budgets de la marine, en fouillant ces paperasses dédaignées, en tiraient des informations aussi précises qu'accablantes contre les agissements de certains services. Il n'en fallait pas davantage pour soulever contre l'inspection tous ceux qui, à des degrés divers, sciemment ou involontairement, s'étaient rendus coupables ou simplement complices de procédés abusifs. L'inspection fut accusée de déconsidérer l'administration maritime, de fournir des armes contre elle à l'opposition parlementaire, et — le mot a été prononcé plus tard à la tribune de la Chambre par un amiral, ancien ministre — de trahir son chef le plus élevé, le ministre de la marine[1].

Par une juste réaction contre ces imputations injurieuses et imméritées, les Chambres prirent fait et cause pour le corps de l'Inspection et rendirent à sa mission le plus éclatant des hommages en inscrivant, dans l'article 65 de la loi de finances du 26 janvier 1892 l'obligation, pour le gouvernement, de commu-

[1] L'amiral en question est l'amiral Rieunier. — *Journal officiel*, Chambre des députés, *Débats parlementaires*, 1900, page 1785, 3e colonne.

Digitized by Google

niquer au Parlement les rapports annuels des inspecteurs en chef sur la situation des magasins dans les arsenaux.

Plus tard, l'amiral Rieunier, nommé ministre de la marine, désapprouvant les communications qui s'étaient pratiquées sans interruption depuis 1888, informa le rapporteur du budget de la marine à la Chambre que désormais aucun document de l'inspection ne lui serait communiqué.

Le rapporteur en appela à la commission du budget, qui chargea son président et son rapporteur d'entretenir de cette affaire le président du Conseil. A la suite de cette démarche, l'amiral Rieunier fut invité par le Conseil des ministres à faire la communication demandée.

### § 7. — *Enquête extraparlementaire de* 1894.

Cet incident permet de mesurer l'animosité que l'inspection s'était, à l'occasion de son service, attirée de la part des personnalités maritimes les plus haut placées[1], ainsi que des services contrôlés. On s'en aperçut clairement dans l'enquête de la commission extraparlementaire, nommée le 19 janvier 1894, à la suite de plaintes fondées, qui s'étaient fait entendre du haut de la tribune de la Chambre des députés contre les vices de l'administration maritime. La commission était composée mi-partie de sénateurs et de députés, mi-partie d'hommes étrangers au Parlement. Les hauts fonctionnaires de la marine en formaient plus du tiers. Loin de nous la pensée de vouloir, en signalant cette dernière particularité, jeter de la défaveur ou des doutes sur les intentions des personnes. Mais il n'est guère possible de faire abstraction de ce fait, quand on apprécie certaines conclusions de la commission.

Jamais commission n'a travaillé avec plus d'ardeur et un plus

[1] Le passage suivant d'un discours de l'amiral Rieunier indique bien en quelle estime certains amiraux ou préfets maritimes tiennent le corps de l'Inspection : « M. L'AMIRAL RIEUNIER. — On a conçu un grand projet ; on a voulu relever l'importance du corps du Contrôle, lui infuser un sang nouveau ; on voulait même y faire entrer des contre-amiraux et des vice-amiraux ; je vous demande quels sont les officiers généraux qui auraient voulu, après une carrière glorieuse, s'abaisser à entrer dans ce corps... (*Exclamations à gauche.*)

« M. LE PRÉSIDENT. — On ne peut pas dire qu'un officier de marine s'abaisserait en entrant dans un autre corps de la marine. (*Applaudissements.*) — *Journal officiel, Chambre des députés. — Débats parlementaires*, 1900, page 1796, 1re colonne.

Digitized by Google

sincère désir d'aboutir. Ceux qui l'ont vue à l'œuvre ou qui ont eu entre les mains les gros volumes où sont condensés les renseignements de l'enquête se rencontreront unanimes dans ce témoignage. On peut tenir pour certain que tous les membres de la commission ont abordé le sujet qu'ils avaient à étudier avec un esprit dégagé de toute autre préoccupation que celle de la vérité. Toutefois nous devons faire une réserve en ce qui concerne la partie de l'enquête relative à l'inspection.

Dans la répartition du travail effectuée par la commission entre quatre sous-commissions, la question du contrôle de la marine fut adjugée à la sous-commission présidée par M. Bouchard, président de chambre à la Cour des comptes, qui fut également choisi comme président par la délégation instituée pour visiter les ports et établissements hors des ports. L'homme investi de ces présidences méritait cet honneur par sa haute situation, par sa compétence financière et par ses connaissances administratives. Il avait toutes les aptitudes professionnelles voulues pour cette fonction. Nous nous permettons de penser, en lui rendant toute justice du fond du cœur, qu'il n'avait pas au même degré la liberté d'esprit et l'indépendance de jugement. Lui-même aimait à rappeler, dans le cours de l'enquête, qu'il avait collaboré à la préparation de la loi du 16 mars 1882 sur l'administration de l'armée, et qu'il avait poussé, autant qu'il l'avait pu, à l'organisation du contrôle, telle qu'elle est réglée par cette loi.

Or, en parcourant avec quelque attention les volumes de l'enquête, on remarque aisément que ses souvenirs de 1882 et la conviction d'avoir fait œuvre utile à cette époque l'ont dominé à son insu et conséquemment mal préparé à juger impartialement les dépositions entendues sur le contrôle de la marine. Dans les premiers temps de l'enquête, à Cherbourg, il s'est laissé entraîner, en dépit de l'impartialité imposée aux fonctions de président, à prévoir et presque à annoncer les résolutions ultérieures de la commission. Qu'on se reporte à la séance de la délégation du 25 septembre 1894 : on verra que nous n'inventons rien. M. Bouchard s'est muni de la partie du rapport de l'amiral Lugeol que nous avons citée. Presque au début de la séance, il en donne lecture sur un ton approbateur[1]. Puis, en écoutant une déposition concordante, il s'anime

[1] Il est manifeste que la mise en scène avait été combinée en vue d'un effet immédiat,

Digitized by Google

peu à peu et finalement s'abandonne à la puissance de sa conviction. Ce n'est plus un président qui questionne et dirige l'enquête; c'est un déposant qui parle, non pour discuter le pour et le contre, mais pour soutenir et faire prévaloir une opinion.

« Je crois, dit-il en manière de conclusion, qu'il importe à la commission d'avoir une vue très nette dans cette affaire, qu'*il faut appliquer* les principes posés par la commission de l'armée et sanctionnés par la Chambre, établir à la marine comme à la guerre un contrôle local fortement constitué, permanent, prévenant les erreurs qui peuvent se produire, d'autant plus fort qu'il engage la responsabilité de ceux qui l'exercent; puis un contrôle supérieur, imprévu, agissant par des agents qui ont la confiance du ministre, qui arrivent à l'improviste pour faire des vérifications. Ce sont les bases qui ont été établies pour la guerre, et il est bon de les établir pour la marine[1]. »

Se produit-il une question d'un de ses collègues susceptible de devenir embarrassante pour son opinion favorite, et le déposant tarde-t-il d'y répondre : M. Bouchard la laisse tomber[2]. Rencontre-t-il une opposition bien ferme et bien raisonnée : si l'interlocuteur est de ceux qu'il ne faut pas songer à traiter légèrement, M. Bouchard varie ses questions et multiplie ses objections, dans l'espérance de saisir un point faible de la thèse qui lui déplaît[3]. Si l'interlocuteur, au contraire, est de ceux qu'on peut brusquer et faire taire sans cérémonie, M. Bouchard ne se gêne pas pour couper

car nous mettons au défi qui que ce soit d'expliquer autrement pourquoi on lit à Cherbourg un rapport datant de trente ans qu'on n'avait pas songé à lire à Toulon.

[1] *Commission extraparlementaire. — Délégations*, tome 2, page 274.

[2] « M. Thomson. — Sur le premier point très délicat, contrôle permanent ou contrôle mobile, je vous prierai d'insister. Je vous demande, puisque vous avez exposé très nettement les inconvénients que peut présenter le contrôle organisé comme il l'est maintenant, de vouloir bien vous expliquer sur les avantages.

« M. le Président. — Nous pourrions peut-être prier votre subordonné de nous donner quelques explications sur ce point.

« M. de Blignières. — Voulez-vous me permettre, Monsieur le Président, de poser une question... » — La question posée par M. de Blignières, et relative à l'organisation du contrôle mobile, reçoit de M. Prigent l'accueil le plus aimable. M. Thomson attend toujours la réponse à la sienne. (*Commission extraparlementaire. — Délégations*, tome 2, page 264.)

[3] *Commission extraparlementaire. — Sous-commissions*, tome 1, page 53. — Déposition de l'amiral Gervais. Nous la donnons plus loin.

Digitized by Google

court à ses explications ou même pour lui adresser des observations qui ne sont rien moins que des aménités [1].

Nous serions désolé qu'on attribuât à nos réflexions un caractère de critique personnelle. Nul n'a plus d'estime que nous pour M. Bouchard. Mais nous devions à la cause que nous défendons de signaler un des côtés les plus critiquables de l'enquête de 1894, parce que les adversaires du projet de loi font grand état, pour la combattre, de l'opinion de M. Bouchard et des conclusions de l'enquête [2].

Assurément, les conclusions de l'enquête sont de nature à impressionner profondément, quand on considère seulement le résultat acquis. Il doit paraître étrange qu'une commission nommée pour étudier la situation des services maritimes, en rechercher les défectuosités et proposer un système d'administration qui prémunisse l'avenir contre les abus et les désordres du passé, aboutisse à des résolutions qui diminuent les moyens de contrôle, en supprimant l'institution qui en a été jusqu'ici l'organe essentiel. L'influence d'un président, si convaincu et si persuasif qu'on le suppose, ne suffirait pas à expliquer ce phénomène. D'autres circonstances inattendues et exceptionnelles y ont concouru.

A ce sujet, il faut indiquer tout particulièrement le rôle joué par un des inspecteurs en chef de la marine, M. Prigent. La déposition de M. Prigent fut accablante pour l'inspection permanente. Non qu'elle fût faite de preuves positives et de faits. A la lire avec attention, on voit qu'elle se borne à ramasser et condenser les lieux communs qui avaient cours sur les incommodités et l'inefficacité de l'inspection permanente. Encore est-il vrai de dire que M. Prigent ne semble pas faire grand fond sur ces arguments de second ordre. Quand M. Thomson le questionne à ce sujet ou que M. Lockroy le presse, il se dérobe ou se rétracte en partie. Sa raison décisive

[1] *Commission extraparlementaire. — Délégations*, tome 2. — Lisez la déposition de M. Merlant, inspecteur en chef du port de Brest, pages 600 et suivantes.

[2] Si l'on doutait encore du parti pris de M. le président Bouchard au sujet de l'inspection permanente, qu'on se donne la peine de lire une partie du dialogue qu'il tient avec le commissaire général de Lorient. (*Commission extraparlementaire. — Délégations*, tome 5, pages 170 et 171.) On y reconnaîtra toutes les qualités qu'on voudra, mais non l'impartialité d'un président de commission d'enquête. De même, dans la déposition de l'inspecteur en chef de Lorient, les préventions de M. Bouchard contre l'inspection permanente se donnent libre carrière. (*Ibidem*, tome 5, pages 123 et suivantes.)

Digitized by Google

d'abolir l'inspection permanente, c'est la frayeur extrême qu'il ressent des dispositions malveillantes du préfet maritime et surtout la conscience de sa subordination de fait et de son impuissance vis-à-vis de ce chef suprême de l'arsenal. Il a de l'autorité du préfet maritime une idée qui l'anéantit. Il ne songe même pas à se soustraire à l'obsession de cette idée, en réclamant des décrets et de la loi, pour l'inspection permanente, un surcroît de force et de garanties. Sa mission, ses droits, la délégation spéciale qui lui vient du ministre et le fait indépendant de toute autorité locale dans l'exercice de ses fonctions, tout disparaît à ses yeux devant l'image du préfet maritime. C'est là le sentiment irrésistible qui dicte sa déposition. Il l'avoue lui-même en termes formels : « Je reste convaincu qu'il est presque impossible, à moins de rencontrer dans chaque port un préfet maritime et un inspecteur en chef pouvant s'accorder sur presque toutes les questions, qu'il ne surgisse pas, à un moment donné, des difficultés et des conflits [1]. » Et ailleurs : « A lui seul, l'inspecteur en chef ne pourrait faire de bonne inspection; il a besoin du concours du préfet..... Au jour où la situation se tend entre l'inspecteur en chef et le préfet, tous les services deviennent intraitables..... Nous sommes donc conduits à faire des concessions [2]. »

La lecture de l'enquête nous montre que cet état d'âme fut particulier à M. Prigent. Aucun des inspecteurs de la marine qui furent admis à déposer ne trahit une pareille défiance de soi, une pareille crainte d'autrui. Il est même curieux de comparer à ce propos l'attitude soumise et le langage découragé de M. Prigent avec la ferme attitude et le ton résolu des inspecteurs placés sous ses ordres [3]. Mais, venant d'un des chefs les plus haut placés de l'inspection, la déposition de M. Prigent ne pouvait qu'agir et elle agit effectivement d'une façon très troublante sur les membres de la commission.

Loin de s'effacer avec le temps, cette impression s'aviva quand, à la fin de l'enquête, la commission délibéra sur la question du contrôle et arrêta ses résolutions. Elle eut alors de nouveau en face d'elle le

[1] *Commission extraparlementaire. — Délégations*, tome II, page 162.

[2] *Ibid.*, page 269.

[3] Voir les dépositions des inspecteurs Dutouquet et Moufflet.

Digitized by Google

même inspecteur en chef, que la faveur d'un nouveau ministre et des affinités d'opinion avaient appelé à la direction du contrôle central, en remplacement de l'ancien directeur, M. Châtelain. Un défenseur résolu de l'inspection permanente en moins et un adversaire déclaré de la même inspection en plus dans le sein de la commission, c'était plus qu'il n'en fallait peut-être pour fixer les opinions hésitantes.

Enfin, nous ne nous aventurons pas en exprimant la pensée que l'appui donné par le ministre, l'amiral Besnard, aux adversaires de l'inspection permanente ne fut pas sans efficacité. Naturellement, tous les officiers généraux et les chefs de service de la marine qui étaient membres de la commission, à commencer par le chef d'état-major général l'amiral Sallandrouze de Lamornaix, opinèrent comme le ministre et votèrent avec lui. La majorité ne pouvait être douteuse. Toutefois un calcul, produit à la séance suivante par un membre de la commission, prouva que, même sans le vote des officiers généraux, le scrutin n'en aurait pas moins été défavorable à l'inspection permanente. Ce n'était pas contestable. Mais nous n'en persistons pas moins à penser que les influences combinées du ministre, du directeur du contrôle et du président de la délégation furent, pour un certain nombre de membres de la commission, la raison déterminante de leur vote.

*
* *

Ce n'est pas seulement dans le sein de la commission que l'enquête mit aux prises le service contrôleur, privé de son défenseur, l'ancien directeur du contrôle, et les services contrôlés. Le même spectacle se produisit dans les ports et les établissements hors des ports. Partout, à de rares exceptions près, les services contrôlés s'accordèrent à repousser comme inutile ou même nuisible l'inspection permanente. En général, les services techniques mirent des formes à l'expression de leur hostilité. Quelques-uns en usèrent avec une extrême discrétion et se contentèrent d'articuler quelques doutes sur l'efficacité de l'inspection. Au contraire, les préfets maritimes se dispensèrent de tout ménagement. Il en est même, comme l'amiral Vignes, qui exagérèrent leurs griefs jusqu'au ridicule.

Le thème général fut que l'inspection permanente, par suite de

Digitized by Google

l'indépendance dont elle était investie vis-à-vis du préfet maritime, et aussi du droit qui lui était conféré par les décrets de requérir de ce haut fonctionnaire l'observation des lois, décrets et règlements, rompait l'unité de direction si désirable dans le port et faisait échec au commandement; que, par son mode de procéder et la surveillance qu'elle devait exercer sur tous les actes administratifs et financiers, elle créait fatalement des retards et même des entraves aux opérations des divers services; que, par le fait de sa juxtaposition à côté des autres services et par son action parallèle à la leur, elle occasionnait fatalement des froissements et des conflits; que, par un effet naturel de la résidence prolongée de ses agents dans une même localité, elle perdait son autorité morale et contractait des liens de camaraderie incompatibles avec une surveillance rigoureuse; que, si elle maintenait, au contraire, son ascendant, elle finissait par dominer les services, par les diriger, et déplaçait ainsi les responsabilités; qu'il y avait contradiction entre sa mission de tout voir, de tout vérifier, et l'insuffisance de son personnel trop peu nombreux pour une besogne si vaste; qu'en raison de cette insuffisance, les résultats produits étaient insignifiants et se chiffraient quelquefois dans une année par des redressements d'erreur de quelques centimes; que, d'ailleurs, son action faisait double emploi avec la surveillance administrative du commissariat, sans compter qu'elle se superposait à nombre d'autres contrôles, exercés par les directions et les corps responsables.

Cependant, comme les adversaires de l'inspection permanente, la seule qui existât, sentaient bien qu'ils ne pouvaient s'en tenir à une attitude purement critique; comme ils ne pouvaient méconnaître ni perdre de vue que l'enquête avait été provoquée par la Chambre des députés et prescrite par le gouvernement dans le but de fournir à celle-là de plus sûres garanties au sujet de l'emploi des crédits budgétaires et à celui-ci les moyens de sauvegarder sa responsabilité engagée par les actes de ses subordonnés; comme ils n'osaient pas proposer ouvertement de confier la charge de contrôler au commissariat, si souvent mis en cause, dans les débats parlementaires, pour sa manière de gérer les crédits budgétaires de la marine, ils furent unanimes ou peu s'en faut, à proclamer bien haut la nécessité d'un contrôle, mais également unanimes à le retirer des ports et des établissements hors des ports pour l'installer

Digitized by Google

à Paris, avec faculté, pour le ministre, d'envoyer dans ces ports et établissements des missions temporaires. En d'autres termes, ils remplacèrent l'inspection permanente, faite par des agents résidant à poste fixe dans les ports, par une inspection mobile, dont les agents se tiendraient auprès du ministre et à sa disposition pour des inspections inopinées.

Ces contrôleurs mobiles eurent toutes les qualités qui manquaient aux résidents : une indépendance d'autant plus absolue vis-à-vis du préfet maritime qu'ils ne devaient plus avoir l'assimilation des grades; une autorité incontestée, comme délégués du ministre, vis-à-vis de tous les services administratifs; une pénétration et une sagacité de discernement qui leur feraient voir tout ce que les autres ne voyaient pas; le don de réunir dans une vue d'ensemble et de généraliser en système les données éparses, recueillies dans les divers ports; une aptitude à concevoir et à appliquer les réformes qui seraient le fruit de leurs recherches.

L'amiral Vignes, si dur pour l'inspection permanente, était secoué par une véritable émotion, à la seule pensée de l'inspection mobile. « J'ai connu un peu, disait-il, l'inspection des finances et j'ai vu ce que c'était qu'une inspection inopinée. Quand un inspecteur arrivait pour examiner la comptabilité, tout le monde était en éveil, les consciences les plus pures, celles qui avaient le moins à craindre, étaient préoccupées. C'est qu'un inspecteur des finances demande tout, voit tout; il se fait une idée et il rend compte au ministre. S'il y a eu des fautes, il les aperçoit..... Lorsqu'un inspecteur mobile, comme ceux des finances, viendra examiner votre comptabilité, surveiller l'application des règlements et qu'il vous dira : « Vous n'avez pas fait ceci » ; on lui répondra : « Vous avez raison, nous tâcherons de ne pas recommencer[1]. »

Le chef d'état-major général, l'amiral Sallandrouze de Lamornaix, laissait apparaître moins d'effusion, mais une égale solennité. « Lorsqu'une mission, composée d'un certain nombre d'inspecteurs des services administratifs envoyés par le ministre, arrivera inopinément dans un port, son arrivée sera un événement. Toutes facilités lui seront données. Elle verra tout, entrera dans tous les détails, elle cherchera tous les abus. Son rapport, parvenant au

[1] *Commission extraparlementaire. — Délégations*, tome I, page 260.

Digitized by Google

ministère, sera certainement l'objet de la plus grande attention, et les fautes signalées seront certainement réprimées[1]. »

Cependant tous les amiraux ne partageaient pas cet enthousiasme de fraîche date pour une variété d'inspection que l'amiral Hamelin avait prestement congédiée, en dépit de ses services, et que ni l'amiral Gueydon ni l'amiral Lugeol n'avaient eu l'air de regretter. Deux d'entre eux, et non des moindres, se déclarèrent nettement en faveur de l'inspection permanente. Il y eut même cette singularité piquante qu'un des dissidents, l'amiral de Cuverville, dirigeait à ce moment la préfecture maritime de Cherbourg, et qu'il y fit l'apologie de l'inspection permanente, quelques heures avant que l'homme qui semblait devoir être son défenseur-né, se transformant en adversaire résolu, y fit son procès sans merci. « Je comprends que le contrôle ait son autonomie, son rôle doit être indépendant des services d'action. Je considère que l'inspection permanente est, en ce moment, au port de Cherbourg, un précieux auxiliaire pour le commandement. Elle prévient les erreurs, assure l'application des règlements et tient les services en haleine. Son intervention s'exerce d'ailleurs avec modération et n'est jamais une entrave[2]..... Je doute qu'une inspection mobile puisse contrôler efficacement tous les détails de l'administration des ports, ainsi que le fait l'inspection permanente. Mais il convient de reconnaître que, pour ces fonctions délicates qui exigent beaucoup de tact et de mesure, l'institution vaut surtout ce que valent les hommes qui l'appliquent[3]. »

L'autre amiral, partisan de l'inspection permanente, avait été en situation de l'apprécier comme chef d'état-major général au ministère de la marine. C'était l'amiral Gervais. Nous déflorerions sa déposition, en voulant la résumer. Nous aimons mieux la transcrire tout entière. Elle répond si bien aux principaux reproches formulés contre l'inspection permanente, elle met si bien en relief, d'une part, le parti pris du président de la délégation, et, de l'autre, la netteté de vues et la fermeté de caractère de l'amiral, que nos lecteurs ne trouveront pas la citation trop longue, malgré son étendue relative :

[1] *Commission extraparlementaire. — Commission plénière*, tome I, page 473.
[2] *Commission extraparlementaire. — Délégations*, tome II, page 16.
[3] *Ibid.*, page 12.

Digitized by Google

M. le président Bouchard. — L'inspection des services administratifs doit-elle être permanente dans les ports ou seulement mobile, avec une organisation à Paris? Nous avons eu à cet égard l'avis de M. le vice-amiral Vignes; nous serions heureux d'avoir le vôtre.

M. le vice-amiral Gervais. — Je préfère ne pas répondre, n'étant pas armé pour cela. Si ce n'est qu'une impression personnelle qui m'est demandée, je puis la dire. Je préfère le maintien du *statu quo*. La complexité extrême des services d'un arsenal et la répercussion des uns sur les autres ne me paraissent pas permettre le fonctionnement utile d'un contrôle mobile intermittent, comme cela est pour les finances ou même la guerre. Il vaut mieux, je crois, le contrôle permanent, qui voit constamment les choses dans l'ensemble et le détail et doit donner les meilleurs fruits, si surtout l'inspection se maintient auprès des préfets maritimes et de l'administration dans son rôle d'aviseur et de conseiller, sans chercher à se poser quand même dans son rôle de redresseur de torts.

M. le Président. — Ne pensez-vous pas qu'avec sa constitution actuelle, l'inspection ne soit une superfétation de l'administration qui, elle, a seule la responsabilité?

M. le vice-amiral Gervais. — Cette constitution fait précisément la force de l'inspection. Affranchi de la responsabilité de l'action, ce corps est en mesure de juger les choses de plus haut, et, par ce fait, il peut devenir un guide précieux pour les administrateurs les plus élevés de nos arsenaux, c'est-à-dire pour les préfets maritimes.

M. le Président. — Ne croyez-vous pas que si l'administrateur était absolument livré à lui-même, il n'apporterait pas encore plus de soin dans l'accomplissement du service qui lui incombe et dont il sentirait tout le poids? Dans l'organisation actuelle, l'inspecteur me semble plus administrateur que contrôleur; ce ne paraît pas être une chose excellente.

M. le vice-amiral Gervais. — Je suis d'un avis contraire à celui que vous venez d'exprimer. Administrer, c'est gérer directement des intérêts; ce que ne fait pas l'inspection. Quant à un contrôle, on a toujours jugé qu'il était indispensable pour ne pas laisser s'établir peu à peu un relâchement ou des traditions funestes [1].

Il sera temps plus tard de discuter les divers points traités dans cette importante déposition. Nous faisons en ce moment office de narrateur.

Un troisième nom d'officier général s'ajouta, dans l'enquête, aux deux noms qui précèdent pour rendre à l'inspection permanente la justice qui lui est due. C'est celui du général de la Rocque, directeur de l'artillerie au ministère de la marine. Le général de la Rocque ne dissimula pas plus que les amiraux de Cuverville et Gervais, ses sympathies pour l'inspection permanente. Il les pro-

[1] *Commission extraparlementaire. — Sous-commissions*, tome I, page 53.



Digitized by Google

fessa hautement. Il fit plus que les professer en des paroles plus ou moins expressives, il y conforma sa conduite. L'établissement de Ruelle, qui dépendait de sa direction, était le seul des trois grands établissements hors des ports qui n'avait pas d'inspecteur résident. Le général de la Rocque voulut qu'on y installât, comme à Indret et à Guérigny, l'inspection permanente. Il l'apprit lui-même à la commission :

« Il y a un contrôle dans la marine, contrairement à ce que semblent dire les exposés des motifs au sujet du fonds de roulement. Il n'était pas représenté à Ruelle. J'ai demandé à y placer un inspecteur. Je sais qu'en le faisant, j'ai été désagréable au directeur; mais cela m'est égal, pourvu que la présence d'un représentant du contrôle révèle au jour le jour, de façon à en éviter l'aggravation, les irrégularités qui peuvent être commises avec les meilleures intentions. J'ai là-dessus des idées très arrêtées, et je n'accepterais jamais aucune part dans la direction des affaires de l'État, s'il n'y avait pas de contrôle[1]. »

### § 8. — *Projet de loi de l'amiral Besnard, ministre de la marine.*

Nonobstant ces trois témoignages si catégoriques en faveur de l'inspection permanente, la commission d'enquête la rejeta à une forte majorité. Nous avons indiqué plus haut les causes probablement prépondérantes de ce vote, telles du moins qu'elles nous ont apparu. Peu s'en fallut que le ministre de la marine, l'amiral Besnard, ne réalisât aussitôt ce vote dans un décret. Il en fut empêché par les déclarations très fermes du président de la Chambre, M. Brisson, membre de la commission d'enquête, qui rappela fort à propos, dans la séance de la commission où le vote fut émis, qu'il avait été convenu, en pleine Chambre des députés, avec l'assentiment présumé du gouvernement, qui n'avait fait entendre aucune contradiction, que la matière du contrôle de la marine serait réglée par une loi. N'osant passer outre, le ministre de la marine dut se résigner à préparer un projet de loi.

Entre temps, l'amiral Besnard avait imaginé de confier l'étude de la même question à une commission présidée par l'amiral de la

[1] *Commission extraparlementaire. — Commission plénière*, tome I, page 227.

Digitized by Google

Jaille et composée d'hommes spéciaux : un inspecteur général des finances, un inspecteur en chef de la marine et un inspecteur de la marine remplissant les fonctions de secrétaire. Cette commission, à en juger d'après un document émanant de l'inspecteur général des finances, qui l'a remis lui-même à la commission de la marine du Sénat, semble s'être livrée à un travail de critique autant qu'à une étude d'organisation. Le document dont il s'agit est surtout une œuvre de polémique, où paraît presque exclusivement la préoccupation d'établir la supériorité d'une inspection temporaire, faite par des inspecteurs des finances, sur l'inspection permanente de la marine. Quelques insinuations de ce genre s'étaient fait jour timidement et sous une forme voilée dans l'enquête de 1894[1]. Dans le document en question, elles se firent presque transparentes.

A son tour, la commission de la Jaille se prononça contre l'inspection permanente et en faveur d'une inspection mobile. Une décision contraire aurait surpris tout le monde, et, plus que tout le monde, le ministre de la marine qui ne pouvait ignorer l'opinion individuelle des membres dont il avait formé la commission. Un nom nous servira de preuve. L'inspecteur en chef de la marine qui faisait partie de la commission était M. Prigent.

Le projet de loi qui sortit de ces travaux préparatoires fut porté à la Chambre des députés le 30 novembre 1897.

Comme on pouvait le prévoir, il visait la transformation de l'inspection permanente en une inspection purement mobile, ayant son siège à Paris et, de là, faisant sentir aux ports et aux établissements hors des ports son action de surveillance par des missions temporaires. C'était, disait plus tard à la Chambre des députés M. Prigent, parlant en qualité de commissaire du gouvernement, « l'application à la marine des procédés en usage dans l'inspection des finances, dans l'inspection des colonies, dans le contrôle de l'administration de l'armée[2] ».

[1] « M. Cuvinot. — Vous accepteriez que l'on substituât à l'inspection permanente un corps d'inspecteurs des finances, indépendant de la marine ?

« M. le vice-amiral Vignes. — Je voudrais une inspection de la marine qui serait établie à Paris, comme celle des finances. » — *Commission extraparlementaire. — Délégations*, tome II, page 260.

[2] *Journal officiel, Chambre des députés. — Débats parlementaires*, 1898, page 391, 1re colonne.

Digitized by Google

La Chambre goûta médiocrement la transformation, et elle saisit la première occasion de le montrer, avant même que le projet eût été l'objet d'une étude quelconque de la part de la commission de la marine. Dans le désir d'aller vite et d'imprimer au corps de l'Inspection une direction plus conforme aux idées qui prévalaient en haut lieu, le ministre de la marine voulut modifier la forme et la contexture des rapports de fin d'année des inspecteurs. Une circulaire ministérielle du 23 décembre 1896 commanda de les restreindre, d'en éliminer les questions soulevées par l'inspection au cours de l'année, qui devaient, chacune, faire l'objet d'un rapport distinct et d'une communication immédiate. Cet échelonnement des affaires soumises aux bureaux de l'administration centrale eût été excellent, puisqu'il hâtait leur solution, si, comme l'a fait depuis la circulaire du 8 décembre 1900, des mesures eussent été prises, en même temps, pour que cahiers et rapports particuliers fussent communiqués aux Chambres à l'appui du rapport de fin d'année. Mais la circulaire du 23 décembre 1896 se taisait absolument sur ce point.

Or ces rapports de fin d'année étaient considérés, à bon droit, par la Chambre comme des documents du plus haut intérêt. C'est grâce à eux surtout que les commissions du budget avaient réussi à débrouiller les complications de la comptabilité maritime et qu'elles avaient eu la révélation des irrégularités et des abus qui se commettaient. L'annexe qui les accompagnait résumait et évaluait les satisfactions obtenues sur place par l'inspection, c'est-à-dire, sans qu'elle eût eu à recourir à l'intervention du ministre. Cette annexe, qui avait été fournie depuis 1882, l'amiral Besnard la supprimait sous prétexte que, « si elle avait pu avoir à cette époque une certaine valeur de circonstance, elle avait depuis longtemps cessé d'être considérée comme un document réellement utile. » C'était avouer qu'il se désintéressait absolument du rendement de l'inspection permanente, puisque, par ailleurs, il lui recommandait de poursuivre *sur place* la satisfaction due à ses observations. Il s'interdisait ainsi tout moyen d'apprécier la façon dont les inspecteurs en chef remplissaient leur mandat.

A la seule pensée d'être privée de ses sources d'information, la Chambre se cabra. Elle applaudit vigoureusement l'âpre éloquence de M. Camille Pelletan, qui lui dénonça cette tentative de limitation

Digitized by Google

de ses droits [1]. La commission du budget elle-même, bien qu'en majorité ministérielle, se crut obligée de témoigner au ministre une certaine défiance. Vainement le ministre protesta de ses bonnes intentions, de son respect pour les droits de la Chambre. Vainement il essaya de rétablir le sens exact de sa circulaire et de désarmer par des explications, qui ressemblaient à une demi-rétractation, la verve satirique de M. Pelletan. Si la circulaire était innocente des vues perfides qu'on lui attribuait, elle n'en était pas moins inopportune et maladroite. L'esprit qui l'avait dictée n'était pas, tant s'en fallait, un esprit de bienveillance pour le corps et les façons d'opérer de l'inspection permanente.

Le commissaire du gouvernement, M. Prigent, qui plaidait la cause de la circulaire, inspirait trop peu de confiance, en raison de ses opinions bien connues, pour pouvoir convaincre ses auditeurs. L'occasion parut bonne aux défenseurs de l'inspection permanente pour couper court aux menaces dont elle était l'objet. L'incident était survenu dans le cours de la discussion du budget de la marine, précisément sur le chapitre des crédits affectés au corps de l'Inspection. M. Pelletan profita de la circonstance pour demander, à titre d'amendement indicatif, que les crédits fussent augmentés de 1000 francs. Malgré l'opposition du gouvernement, l'amendement fut adopté.

C'était la condamnation indirecte, mais certaine du projet de loi sur le contrôle déposé par l'amiral Besnard. La Chambre, en manifestant sa volonté d'affermir le contrôle local, était conséquente avec elle-même. Nous avons dit plus haut qu'en 1892 elle avait donné une indication aussi nette que possible de ses sentiments, en mettant tout particulièrement sous la surveillance de l'inspection les approvisionnements de la marine.

### § 9. — *Divers projets et propositions de loi.*

Quelques mois après le vote de l'amendement Pelletan, l'amiral Besnard quitta le pouvoir avec tous ses collègues du cabinet Méline, à la suite des élections législatives. Il fut remplacé par M. Lockroy, qui s'empressa de retirer le projet de loi malencontreux et d'y sub-

[1] *Journal officiel, Chambre des députés. — Débats parlementaires*, séance du 3 février 1898.

Digitized by Google

stituer, le 2 décembre 1898, un nouveau projet, inspiré par des idées diamétralement opposées.

Ce nouveau projet n'était, du moins dans ses grandes lignes, que la reproduction d'une proposition de loi présentée par M. Lockroy, député, le 8 novembre 1897. L'inspection permanente était maintenue dans les ports et les établissements hors des ports avec tous ses droits et toute son indépendance. Le projet organisait en même temps un contrôle mobile siégeant à Paris et destiné, soit à tenir en haleine, à aiguillonner, au besoin, le contrôle local, soit à le suppléer, sur les points et dans les affaires graves où le besoin s'en ferait sentir. Au centre du Département, un directeur du contrôle, chef de tout le service, devait centraliser les renseignements fournis par les deux autres contrôles et entretenir dans le corps entier de l'Inspection l'harmonie des vues et l'unité de l'action.

Ainsi reparaissaient, après une longue éclipse, les trois idées maîtresses qui s'étaient montrées en germe dans l'ordonnance de 1844, et qui n'avaient pris racine avec le décret du 12 janvier 1853 et porté des fruits pendant quatre ou cinq ans que pour être brutalement arrêtées dans leur développement par l'amiral Hamelin.

Mais déjà, avant que M. Lockroy eût déposé son projet, un député des plus éminents avait pris l'initiative de ce retour aux conceptions de 1844 et de 1853. M. Brisson, qui avait été rapporteur du budget de la marine en 1891, et qui avait rédigé, en cette qualité, un exposé des plus remarquables sur la situation de ce Département ministériel, avait été à même d'exploiter largement, pour son travail, les rapports de l'inspection. Convaincu plus que personne de la nécessité de sauvegarder cette source précieuse d'informations et de la mettre à l'abri des rancunes qu'elle soulevait dans les divers services par le seul fait d'en rectifier les écarts, il estima que le plus sûr moyen d'y parvenir était de faire consacrer par le législateur l'existence et les attributions du corps de l'Inspection. La proposition de loi qu'il soumit à la Chambre en 1894 atteignait ce double but[1]. On y trouve les mêmes idées que dans le projet de M. Lockroy.

Malheureusement, la proposition de loi de M. Brisson dépassait de

[1] *N° 950. Chambre des députés. 6e législature. — Proposition de loi portant application à l'administration de la marine de la loi du 16 mars 1882 sur l'administration de l'armée.*

Digitized by Google

beaucoup la sphère d'étude de la question du contrôle et ne tendait à rien moins qu'à réorganiser toute l'administration de la marine et à appliquer à cette administration la loi du 16 mars 1882 sur l'administration de l'armée. Elle aurait exigé de la commission de la marine de la Chambre une somme de travail bien difficile à donner et une durée de mandat qu'il n'était au pouvoir de personne de lui promettre. L'entreprise devait avorter et elle avorta, en effet. Parmi les articles du projet de loi, il en est un qui nous a frappés, comme indice des préoccupations qui s'étaient éveillées dans l'esprit de l'ancien rapporteur du budget de la marine et sans doute aussi de la Chambre, au spectacle de l'effrayante quantité de millions votés depuis tant d'années pour le relèvement de notre marine de guerre et dépensés, il faut bien le dire, sans un profit compensateur suffisant. L'auteur de la proposition rendait le préfet maritime responsable *pécuniairement* des effets d'un ordre donné en dehors du règlement. Il infligeait la même responsabilité *pécuniaire*, dans un cas analogue, au directeur d'un service non muni d'un ordre écrit du préfet [1].

Un autre député, M. Delcassé, voulant à son tour assurer à l'inspection de la marine le bénéfice d'une sanction législative, avait saisi la Chambre, le 8 novembre 1897, d'une proposition de loi qui la constituait en corps du Contrôle de l'administration de la marine, sans apporter aucun changement à ses cadres. En dépit de sa modestie, la tentative n'aboutit pas [2].

De son côté, M. Lockroy n'eut pas le temps de faire étudier et discuter son projet de loi par la Chambre. Peut-être serait-il plus exact de dire que la Chambre, violemment agitée par des incidents quotidiens se rattachant à l'affaire Dreyfus et trop absorbée par les questions de politique pure pour s'adonner avec calme à des questions d'organisation administrative, n'eut ni le loisir ni la volonté d'attacher son attention à un sujet d'aspect sévère, connu seulement d'un petit nombre et dénué de ces dehors qui attirent les esprits avides d'émotion.

Provisoirement et en attendant le vote du projet, le ministre

[1] L'idée est empruntée de la loi sur l'administration de l'armée.

[2] *N° 2778. Chambre des députés, 6e législature. — Proposition de loi portant organisation du contrôle de l'administration de la marine.*

Digitized by Google

s'autorisa de ce que la matière avait été réglée jusqu'à lui par des décisions du pouvoir exécutif. Le 19 avril 1899, il fit rendre un décret pour commencer l'application des mesures contenues dans le projet de loi, en ayant soin de laisser de côté la partie financière, qui relève exclusivement du Parlement.

Cette façon de procéder lui a été vivement reprochée. On l'a qualifiée d'illégale, d'attentatoire aux droits du Parlement[1]. Quoi qu'on puisse penser de sa convenance ou de son opportunité, sa légalité est hors de doute. A tort ou à raison, la question a été abandonnée, dans tout le cours du siècle, au bon vouloir discrétionnaire du pouvoir exécutif. On a pu le regretter dans l'intérêt du contrôle, qui ne pouvait compter sur un avenir stable avec l'incessante mobilité des ministères. A l'heure présente, le regret serait oiseux.

M. de Lanessan, qui a hérité du portefeuille de M. Lockroy, a recueilli, comme une portion de son héritage, le projet de loi sur le contrôle, et il a obtenu que la Chambre le mît en délibération le 4 juillet 1900. La discussion n'a duré qu'une séance, tant il était visible que l'opinion de la Chambre était faite depuis le débat sur l'amendement Pelletan.

D'ailleurs, les adversaires de l'inspection permanente l'ont attaquée par des arguments si faibles, si bizarres, si maladroits, qu'ils semblaient mus par le désir de la recommander à la bienveillance de la Chambre. Entre autres singularités, n'a-t-on pas entendu un député, M. d'Agoult, ancien officier de marine, dénoncer à ses collègues, en termes sibyllins, *la force occulte interne* qui se manifestait avec évidence (*sic*) en faveur de cette loi[2]. L'amiral Rieunier ne s'est-il pas avisé d'évoquer à la tribune l'image de la franc-maçonnerie, qu'il a montrée planant sur la discussion et s'apprêtant à se saisir du contrôle pour enserrer dans ses mains toute l'administration de la marine[3].

Aussi le projet de loi, très bien défendu par le rapporteur, M. Gerville-Réache, a-t-il rallié à la Chambre une énorme majorité de suffrages. Il est vrai que le vote sur l'ensemble des articles a eu lieu

[1] *Journal officiel. — Chambre des députés. — Débats parlementaires.* Séance du 4 juillet 1900.

[2] *Ibid.*, page 1783, 2e colonne.

[3] *Ibid.*, page 1785, 2e colonne.

Digitized by Google

sans scrutin public. Mais partisans et adversaires du projet s'étaient comptés auparavant sur une motion d'ajournement et sur une demande de rejet de l'article 3, qui institue les trois rouages du contrôle. L'ajournement avait été repoussé par 338 voix contre 163, c'est-à-dire à 175 voix de majorité. La demande de rejet de l'article 3 avait eu un sort pire : elle n'avait réuni que 107 voix contre 407, accusant de la sorte une majorité de 300 voix en faveur du projet du gouvernement.

C'est le 27 juin 1901 que le projet nous a été apporté par M. le ministre de la marine. Bien qu'éclairée sur les sentiments de la Chambre par l'écrasante majorité qui résulte des scrutins ci-dessus mentionnés, votre commission de la marine l'a étudié sans parti pris. Elle s'est déterminée dans ses résolutions par les motifs tirés du projet lui-même, après avoir prêté une oreille impartiale aux arguments qu'on peut faire valoir pour l'accepter ou le rejeter. Elle inclinait d'abord à opérer quelques changements dans la teneur de certains articles, sans toucher au fond même du sujet. Elle y a renoncé, après avoir entendu le ministre de la marine. Elle vous propose donc de voter le projet tel qu'il est sorti des délibérations de la Chambre. J'ai reçu d'elle le mandat de vous en exposer les principes et l'économie.

## OBJET DU PROJET DE LOI.

### Les trois rouages du contrôle de l'Administration de la marine.

Le contrôle de l'administration de la marine a pour mission de veiller à la marche régulière des services de ce Département, au point de vue administratif, financier, comptable et économique, d'empêcher ou, tout au moins, de redresser les erreurs et les abus qu'ils sont exposés à commettre, en les rappelant au respect des intérêts du Trésor et des droits des personnes, à l'observation des lois, décrets et règlements. Il semble dès lors que la prévoyance la plus élémentaire conseille de le constituer partout où fonctionne l'administration maritime, c'est-à-dire partout où les erreurs et les abus sont à craindre. Or, les opérations administratives les plus importantes s'accomplissent au centre du Département, dans les arrondissements maritimes et dans les établissements hors des ports.

Digitized by Google

De là, nécessité d'organiser un contrôle à Paris, dans les ports militaires et dans les usines d'Indret, de Guérigny et de Ruelle.

C'est à cette nécessité que satisfait le projet de loi par la constitution d'un service central de la direction du contrôle et de contrôles locaux propres aux arrondissements et aux établissements hors des ports. Au premier est dévolue la surveillance de l'administration centrale ; aux seconds la surveillance de la direction et de la gestion des services dans les arrondissements et les établissements. Conformément à cette donnée primordiale, le projet de loi confère à l'action du contrôle un caractère de permanence au centre du Département et dans les ports ou établissements hors des ports, parce que l'action administrative s'y exerce d'une manière complète et continue et comporte dès lors une surveillance continue.

Mais, outre ces deux rouages à poste fixe, le projet de loi en organise un troisième, qu'il laisse à la disposition du ministre de la marine pour des missions temporaires dont l'utilité serait reconnue. La mobilité forme le caractère distinctif du service des missions, qui, avec le service central, constitue la direction du contrôle. Pour n'avoir pas un cadre d'occupations déterminé d'avance, le service des missions, ou contrôle mobile, n'en sera pas moins utile, disons mieux, nécessaire. Ni la matière, ni l'occasion ne feront défaut à ses investigations.

Qu'il survienne dans un port un incident grave, qui menace de jeter le désordre dans un service, ou quelque conflit aigu qui exige une prompte intervention du chef du Département, il pourra sembler préférable au ministre de s'éclairer par l'envoi d'un contrôleur du service des missions, au lieu de se fier uniquement aux indications fournies par le contrôle résident. Que le ministre conçoive quelques doutes sur le savoir-faire ou la vigilance du contrôle local d'un port ou, sans concevoir aucun doute, qu'il estime prudent de tenir cette vigilance en éveil, il en a les moyens tout prêts dans son service des missions, dont le chef aura un grade assez élevé pour exercer cette fonction de police du corps. Enfin, par le contrôle mobile, il aura la possibilité de pourvoir, dans une certaine mesure, à l'absence du contrôle permanent dans les établissements d'outre-mer et de compléter la surveillance exercée, d'une façon intermittente, par le contrôle local de l'arrondissement, dans les sous-arrondissements et les quartiers de l'inscription maritime.

Digitized by Google

Telles sont, dans le projet de loi, les divisions de principe, ainsi que les raisons d'être du contrôle de l'administration de la marine. Ses trois rouages forment les parties d'un même tout. Deux d'entre eux, le contrôle central et le contrôle mobile, dont la réunion forme la direction du contrôle, sont acceptés généralement, comme répondant à des exigences inéluctables ou à des affectations justifiées.

### Le contrôle central ou service central de la direction du contrôle.

Le contrôle central existe et fonctionne depuis l'ordonnance de 1844. Il fait partie intégrante de l'organisation de l'administration centrale et ne pourrait en être détaché sans dommage pour la marche normale et le bon ordre des services du ministère. Si partout ailleurs le contrôle est l'œil du ministre, au centre du Département il est son conseiller naturel. Détruisez-le ; aussitôt le ministre est obligé de se reposer aveuglément sur ses directeurs, sur leur zèle, leur respect de la règle, leur vigilance à se garder des fautes. Mais ces directeurs, pour si fidèles, si bien ordonnés, si zélés travailleurs qu'on les suppose, sont faillibles. La passion peut parler en eux, comme chez les autres hommes, le langage de la raison et surprendre leur bonne foi à la faveur de cette apparence. Qui donc, en l'absence de cet organisme spécial qu'est le contrôle, leur signalera les erreurs, les préservera des fautes, les avertira des irrégularités, avant qu'elles soient irréparables ? Le zèle lui-même a besoin d'être contenu pour ne pas dépasser la limite où il cesse d'être utile et devient dangereux. Il faut, de toute nécessité, un organe indépendant de l'action là où des opérations administratives considérables sont engagées sur l'autorisation du ministre et consacrées par sa signature ou par celle des directeurs, ses délégués.

Le service central de la direction du contrôle a donc pour première et pour principale mission d'éclairer le chef du Département sur les actes des directeurs, qui préparent ses décisions, de sauvegarder ainsi sa responsabilité devant les Chambres et la Cour des comptes, en un mot, d'exercer, en permanence, un contrôle préventif vis-à-vis de l'administration centrale et des services de la marine installés à Paris. C'est ainsi qu'en nous reportant à l'arrêté ministériel du 1er décembre 1899 qui énumère ses attributions, nous

Digitized by Google

voyons que le contrôle central examine et vise, avant présentation au ministre, tous projets de lois et d'actes réglementaires, qu'il intervient dans la préparation des budgets de la marine et de l'établissement des invalides, dans les demandes de crédits supplémentaires et extraordinaires, dans les questions touchant aux droits des personnes, à l'interprétation des lois, décrets et règlements administratifs, aux affaires litigieuses ou contentieuses, etc..... D'une manière générale, toute proposition et opération portant engagement ou liquidation de dépense lui est obligatoirement communiquée.

A ce point de vue, il y a, remarquons-le bien, beaucoup d'opérations administratives qu'un organe central permanent est seul en mesure de contrôler et de suivre, parce qu'elles sont consommées journellement à Paris même et qu'elles échapperaient, par suite, en grande partie, à un contrôle intermittent ou *a posteriori*. De ce nombre sont les liquidations de pensions et les concessions de secours. C'est aussi le cas des adjudications, des marchés et achats auxquels il est procédé par les soins de la commission permanente des marchés et de la commission des machines et du grand outillage, des recettes qui sont effectuées à Paris ou dans le département de la Seine. C'est enfin le cas des liquidations pour traitements, main-d'œuvre, travaux et fournitures qu'opère l'administration centrale, et des ordonnances directes qu'elle émet. En ce qui les concerne, le service central de la direction du contrôle remplit le même rôle que l'inspection résidente des ports et des établissements pour les adjudications, les marchés, les recettes qui ont lieu dans ces localités, ainsi que pour les dépenses liquidées par les chefs de service et mandatées par l'ordonnateur secondaire. Ajoutons que, pour ceux des marchés de gré à gré ou par adjudication publique passés dans les ports et établissements dont le ministre se réserve l'approbation, le contrat ou le cahier des charges est soumis à l'examen préalable du service central de la direction du contrôle.

Nous venons d'envisager ce service dans ses attributions personnelles de contrôle permanent. Il a un second rôle également important : c'est de servir, auprès du ministre, de point d'appui au contrôle résident des ports et établissements, ainsi qu'aux fonctionnaires des missions que leur destination même appelle à s'éloigner fréquemment du centre ; en un mot, de régler et d'harmoniser

Digitized by Google

l'action du corps tout entier. Quelle qu'ait été dans le passé, quelle que soit dans l'avenir la forme du contrôle de la marine, il est, par essence, une délégation directe du ministre et doit, sous peine d'impuissance, conserver sans cesse ce caractère aux yeux de tous. C'est du ministre, et du ministre seul, que le contrôle doit dépendre pour être sérieux et efficace; c'est de lui qu'il doit recevoir l'impulsion ; c'est à lui que ses efforts, ses travaux doivent aboutir.

Toutefois, on ne saurait exiger que le ministre prépare lui-même ses instructions pour ses délégués, ni qu'il lise d'un bout à l'autre les rapports qu'il en reçoit et, moins encore, qu'il occupe son temps à les étudier, au risque de délaisser ses autres devoirs. Il faut donc qu'il possède à ses côtés un organisme qui, comme le dit le rapport précédant l'ordonnance de 1844, « donne force aux opérations des contrôleurs permanents des ports dont il suit et dirige l'action ». L'ordonnance elle-même, dans ses considérants, déclare — et cela n'a pas cessé d'être vrai — que, « pour être complet et demeurer efficace, le contrôle local doit se combiner avec un service d'inspections temporaires et trouver auprès du ministre un point d'appui fortement organisé ».

C'est donc au service central, placé sous les ordres immédiats du directeur du contrôle et fonctionnant en permanence auprès du chef du Département, qu'il appartient de coordonner les travaux des missions et des contrôleurs résidents des ports et établissements pour bien assurer l'unité de direction, de répartir les charges dans l'exécution du service, en évitant les omissions et les doubles emplois, de servir, en un mot, de régulateur de toute la machine du contrôle. A lui, par conséquent, de préparer la correspondance du ministre avec les contrôleurs, les instructions générales ou particulières à leur donner. A lui, le cas échéant, de leur fixer leur tâche respective. Puis, une fois les rapports des missions et des inspections locales parvenus à Paris, il appartient au service central de la direction du contrôle de les examiner, d'en placer la substance sous les yeux du ministre, de poursuivre auprès des bureaux compétents de l'administration centrale la solution des questions qui y sont soulevées; en un mot, d'en tirer tout l'effet utile.

Cette coordination des efforts du contrôle, cette centralisation de ses travaux assureront, en même temps que l'unité de direction, l'uniformité de doctrine. Elles permettront aussi de se rendre

Digitized by Google

compte de la sûreté ou de la défectuosité des procédés employés et conduiront à adopter les méthodes les plus propres à faciliter et à féconder l'œuvre du contrôle.

Enfin, le corps du Contrôle ne relevant que du ministre, il y a à pourvoir à son administration générale. C'est là une troisième attribution du service central de la direction du contrôle. A ce titre, ce service prépare toutes les mesures relatives au recrutement, aux mouvements et à la répartition du personnel, aux récompenses honorifiques demandées en sa faveur. C'est à ce service qu'incombe également la préparation des lois, décrets et règlements, ainsi que de la partie du budget concernant le contrôle.

Toutes ces raisons d'être d'un service central du contrôle sont d'une évidence qui saute aux yeux. Aussi croyons-nous que personne n'a contesté, ni ne songe à contester la nécessité de cet organe.

### Le contrôle mobile ou service des missions.

Pour des motifs très divers, le contrôle mobile a également la bonne fortune de réunir en ce moment tous les suffrages. Il y aurait de l'exagération à dire que tout le monde y adhère avec la même conviction. Nous connaissons de très bons esprits qui ne sont pas éloignés d'émettre des doutes sur la nécessité de le constituer de toutes pièces et qui préféreraient de beaucoup une extension des cadres de l'inspection permanente, permettant de doter les sous-arrondissements et les établissements maritimes d'outre-mer d'un contrôleur résident, à l'organisation d'un contrôle mobile conçu en partie pour suppléer à l'insuffisance de l'autre ou même pour le remplacer[1]. Mais cette préférence pour l'augmentation des cadres de l'inspection résidente ne va pas jusqu'au rejet du service des missions.

On convient, en effet, qu'alors même que le renforcement du contrôle des ports militaires et son organisation dans les sous-arrondissements de la métropole et dans les établissements maritimes d'outre-mer permettraient aux contrôleurs résidents d'assurer, à eux seuls, l'inspection courante de tous les services pour lesquels

[1] Voir ce que dit à ce propos M. Pelletan. — *Commission extraparlementaire.* — *Commission plenière,* tome IV, page 475.

Digitized by Google

le projet de loi fait état de la coopération des contrôleurs mobiles, le ministre n'en serait pas moins fondé à réclamer le maintien de quelques unités à sa disposition immédiate pour les études et missions spéciales. Par assentiment avoué ou tacite, l'accord est donc fait, en ce qui touche le rouage des missions.

Cet assentiment se conçoit sans peine de la part de ceux qui sont partisans du système de Ducos et qui considèrent, à son exemple, l'inspection mobile comme un complément indispensable de l'inspection permanente. Dans ce système, qui est celui du projet de loi, le contrôle permanent est la base de l'édifice, le contrôle mobile en est le couronnement. Les deux se fortifient par leur mutuel concours, que garantit l'existence d'un rouage central prépondérant. Le contrôle résident procure au service des missions les renseignements sur les personnes, les faits et les lieux qu'il est seul en état de rassembler; il le fait, en d'autres termes, bénéficier de sa compétence locale. Le service des missions, à son tour, fait rejaillir sur le contrôle résident une part de l'autorité morale plus grande découlant de la délégation spéciale qu'il a reçue.

Ainsi donc ce service aura un double objet : venir en aide au contrôle résident et, là où il manque complètement, le remplacer en vue de l'inspection ordinaire des services, accomplir les missions spéciales.

Dans un cas comme dans l'autre, la préparation de l'inspection ou de la mission commence à partir du moment où, sur le rapport du directeur du contrôle, le ministre la confie au service des missions. Son exécution cesse du jour où ce service remet son rapport.

Quand on songe aux obligations quotidiennes, inhérentes à son rôle préventif, qui pèsent sur l'inspection permanente et qu'on en rapproche la faiblesse de ses effectifs et de ses moyens d'action, on est obligé de reconnaître qu'elle est insuffisamment outillée pour sa tâche et qu'elle devra trouver un grand soulagement dans un service de missions mobiles. Ce dernier suppléera les contrôleurs résidents pour certaines vérifications *a posteriori*, que leurs occupations journalières ne leur permettent pas toujours d'effectuer d'une façon aussi fréquente et aussi approfondie qu'ils le voudraient. Nous faisons allusion à certains organismes des ports militaires, corps, dépôts d'équipages, bâtiments de la flotte et services similaires, ainsi qu'aux localités extérieures au chef-lieu de l'arrondissement,

Digitized by Google

quartiers d'inscription maritime et ports secondaires. Le service des missions coopérera à leur inspection dans des proportions variant avec les circonstances et dont le ministre, éclairé par le directeur du contrôle, restera juge. D'un autre côté, il assurera le contrôle intermittent des établissements maritimes d'outre-mer, Algérie, Bizerte, Saïgon, Dakar, etc...., tant qu'ils ne seront pas le siège d'un contrôle permanent.

Quant aux missions spéciales, elles suffiraient, à elles seules, à justifier l'organisation d'un rouage à part. Car il serait difficile, pour ne pas dire impossible, aux contrôleurs résidents d'en mener l'accomplissement de front avec les obligations essentielles de leur service journalier. « Organe d'information et d'étude — dit la circu-« laire du 4 septembre 1900, dont nous empruntons les termes — « le service des missions éclaire le ministre, en vue d'une solution « rapide, sur les difficultés qui surgissent dans les arsenaux, les « établissements, les quartiers, lorsque leur caractère compliqué « comporte soit un concert préalable avec les directions de l'admi-« nistration centrale et des instructions particulières, plutôt ver-« bales qu'écrites, soit une enquête délicate. Il le renseigne sur les « questions d'ensemble nécessitant un examen approfondi et com-« paratif, l'unité de vues et d'investigations. »

Là où le service des missions aidera puissamment le contrôle résident, c'est contre les résistances que ce dernier éprouve pour avoir sa pleine liberté d'action, ou pour empêcher le retour, parfois opiniâtre, des irrégularités et des abus. Les conflits, si prompts à naître, quand des services résistent aux observations de l'inspection permanente, avec l'approbation, avouée ou tacite, du préfet maritime, disparaîtront et cesseront de se former, si l'on sait qu'un délégué du ministre peut venir d'un moment à l'autre prêter main-forte au règlement méconnu et attirer sur les têtes obstinées les blâmes du pouvoir supérieur.

Pour ce qui touche aux abus et aux irrégularités qui se perpétuent, en dépit des observations réitérées du contrôle résident et des ordres ministériels, le service des missions en aura facilement raison. Ce qu'on redoute moins d'un rapport écrit, on l'appréhende davantage, et à bon droit, d'un entretien intime avec qui a reçu délégation expresse du ministre sur un point et dans un sens déterminés. Sans aller jusqu'aux conflits, que de fois n'arrive-t-il pas que des hommes,

Digitized by Google

agissant de la meilleure foi du monde, ne s'entendent pas sur des questions compliquées et délicates ! C'est là ce qui se produit le plus communément entre l'inspection de la marine et les directeurs des services. Si l'affaire se traite par correspondance entre l'inspecteur et le ministre, la solution tarde longtemps, quelquefois indéfiniment, parce qu'il est souvent malaisé pour le ministre de se faire une opinion ferme uniquement sur les rapports qui lui parviennent. C'est le cas pour le service des missions d'intervenir et, après des constatations sur place, d'émettre un avis décisif. Ainsi la juxtaposition des deux modalités d'inspection se traduit en avantages réciproques, dont bénéficient l'institution même du contrôle et le service général de la marine.

Cette réciprocité explique parfaitement pourquoi les partisans du contrôle permanent sont acquis à l'organisation d'un contrôle mobile.

Quant aux adversaires du contrôle permanent, force leur est de consentir à la création d'un contrôle mobile, même réduit, sous peine d'être contraints d'avouer qu'ils ne veulent aucun contrôle [1]. L'aveu serait trop compromettant et, si pareil sentiment est au fond

[1] L'amiral Rieunier, qui vante le contrôle mobile pour mieux accabler le contrôle permanent, oublie parfois son double rôle et il parle du contrôle mobile comme s'il voulait le faire rejeter. C'est ainsi que, dans son discours à la Chambre (séance du 4 juillet 1900), il a mis en cause l'inspection mobile à propos d'un incident qu'il expose fort obscurément dans les termes suivants : « Je pourrais même, pour montrer comment on a recherché la nécessité de cette création, parler d'un incident qui s'est produit. On prétendait qu'il n'y avait pas de munitions à Toulon, et pour montrer l'importance de cette inspection mobile, on envoya des contrôleurs à Toulon. Je ne dirai pas les résultats de cette inspection, car elle ne fut pas brillante pour eux. »

C'est là un vrai rébus. En voici l'explication : antérieurement à l'organisation du service des missions, le ministre de la marine, M. Lockroy, préoccupé, au moment des événements de Fashoda, de l'état dans lequel pouvaient se trouver les défenses du littoral et désireux de contrôler les renseignements fournis par les ports, ordonna à l'inspection résidente de porter ses investigations sur les approvisionnements de l'artillerie, principalement en ce qui concerne les réserves de guerre.

Le résultat ne fut pas brillant, comme l'a dit l'amiral Rieunier, même pour les directions.

Il fut constaté, entre autres choses, que la comptabilité des directions d'artillerie présentait de tels inconvénients que le ministre nomma une commission pour reviser les règlements relatifs à l'administration et à la comptabilité du matériel d'artillerie proprement dit.

Cette commission, présidée par le contre-amiral Nabona, et composée du directeur de la comptabilité générale, d'un inspecteur, d'un chef de bureau et d'un colonel d'artillerie, s'est rendue à Cherbourg. C'est elle que l'amiral Rieunier a prise à distance pour une commission d'inspecteurs.



Digitized by Google

de leur cœur, il s'y cache prudemment. A les entendre, le contrôle mobile a toutes les vertus. Il est la panacée infaillible contre les abus de l'administration des arsenaux, contre la confusion de leur comptabilité, contre les lenteurs et le rendement insuffisant de leur travail.

Nous sommes de ceux qui croient à l'utilité, à l'efficacité du contrôle mobile dans les services et pour les cas auxquels répond sa nature de contrôle *a posteriori*.

Nous applaudissons volontiers un orateur de la Chambre, quand il attribue à ce mode de contrôle la faculté d'avoir des vues d'ensemble et d'émettre des idées générales. Mais nous cessons de le comprendre, quand il lui décerne en même temps le don de seconde vue. Lisez cet extrait de son discours : « Le contrôle permanent est « exercé par des hommes certainement fort instruits, forts distingués « et de très bonne volonté. Eh bien! il leur a échappé des faits « considérables; ils ne les ont pas vus, parce qu'ils étaient perma- « nents, et ces faits étaient signalés par qui? Par des inspecteurs « des finances, qui ne connaissaient rien à la marine, qui venaient « dans un port et découvraient ce qui se passait là [1]. »

A ce propos, l'orateur cite un exemple. Vous croyez sans doute qu'il s'agit d'un fait, d'un incident survenu dans quelque port, échappé à la perspicacité de l'inspection permanente et découvert par un inspecteur des finances en tournée dans ce port. C'est bien plus fort.

« A Toulon, il y a eu une comptabilité occulte de l'artillerie pen- « dant longtemps, une double comptabilité. Il y avait un inspecteur « dans le port. C'était l'honorable commissaire actuel du gouverne- « ment; il n'a pas signalé cette irrégularité. Comment a-t-elle été « signalée? Par l'inspecteur des finances, *qui était à Brest et qui l'a* « *apprise par une conversation* [2]. »

[1] *Journal officiel. Chambre des députés. — Débats parlementaires*, 1900, page 1789, 2e colonne.

[2] *Journal officiel. Chambre des députés. — Débats parlementaires*, 1900, page 1789, 2e colonne.

M. d'Agoult s'est absolument trompé ou plus probablement a été trompé, involontairement sans doute, par l'inspecteur des finances dans cette affaire d'une prétendue comptabilité occulte. Nous avons tenu à nous éclairer là-dessus, puisque le fait avait été porté à la tribune de la Chambre, et nous nous sommes adressé naturellement à la personne la mieux placée pour nous renseigner, au chef du contrôle central de l'époque, à

Digitized by Google

Voyez-vous la supériorité du contrôle mobile, quand il est exercé par un inspecteur des finances ? De Brest, il découvre des irrégularités, vraies ou prétendues, qui ont lieu à Toulon. Et comment les découvre-t-il ? Est-ce par intuition, par induction, par une investigation quelconque ? Non, par une conversation qui les lui révèle. C'est le comble de la supériorité ! Le contrôle mobile n'a pas besoin de se transporter dans un arsenal pour connaître ce qui s'y passe. Il suffit qu'une bouche amie le lui révèle à cent cinquante lieues de distance.

Et dire que c'est par des traits de ce genre qu'un orateur parlementaire prétend glorifier le contrôle mobile et déconsidérer le contrôle permanent ! [1].

Nous défendrons résolument le contrôle mobile dans les conditions où le projet de loi nous le propose. Mais nous lui rendrions le plus mauvais service en souscrivant aux éloges excessifs que certains

M. Grasset, actuellement inspecteur en chef de la marine à Rochefort. Il résulte nettemens des explications qui nous ont été fournies qu'il ne s'agit nullement, dans le cas faussement incriminé par l'inspecteur des finances, d'une comptabilité occulte. Les feuilles d'ouvrage, établies comme elles l'étaient en 1895, ne donnaient pas les moyens de connaître les prix de revient avec une précision suffisante pour certains travaux, et la nomenclature de ceux-ci, d'après laquelle étaient dressées les feuilles, n'était pas suffisamment détaillée pour isoler des fabrications spéciales, sur lesquelles on avait intérêt à avoir des renseignements très exacts, en vue de la gestion des dotations allouées aux directions.

C'est pour cela que la direction de l'artillerie, comme du reste la direction des constructions navales, tenait, *pour certains travaux*, un enregistrement spécial complétant la feuille d'ouvrage réglementaire et donnant les renseignements que celle-ci ne procure pas.

Le fait était parfaitement connu et point n'était besoin de révélation à l'inspecteur des finances pour découvrir cette porte grande ouverte. L'inspection de Toulon l'ignorait si peu, qu'elle avait demandé communication de ces enregistrements et que, les ayant trouvés commodes et bien agencés, elle en proposa l'adoption, corrélative de l'abandon de la feuille réglementaire, le jour où le ministre, au sujet de son rapport sur le compte des travaux, lui prescrivit d'étudier cette question.

Les modèles complets de cette prétendue comptabilité occulte furent adressés à l'appui de l'étude entreprise par l'inspection de Toulon. La proposition faite par cette inspection ne fut pas accueillie par le ministre, amiral Besnard. Mais depuis, la feuille d'ouvrage a été sensiblement améliorée.

[1] M. d'Agoult a été encore induit en erreur par son inspecteur des finances, quand il a avancé, sur la foi de ce dernier, que l'inspection de Toulon aurait laissé échapper des erreurs dans les recensements de la commission de Courthille. La commission de Courthille avait été nommée pour étudier les réformes à apporter, dans un but d'économie, à l'administration du matériel de la marine. Chargée d'une mission spéciale, elle échappait entièrement au contrôle de l'inspection résidente, *à qui ses procès-verbaux ne furent pas communiqués*. Les erreurs qu'il lui arriva de commettre ne pouvaient ni ne devaient être relevées par l'inspection.

Digitized by Google

lui prodiguent, tant parce que cet excès même nous fait douter de la justesse de l'éloge que parce que nous voyons trop clairement à quelles conclusions dernières il tend. Séparer le contrôle mobile du contrôle permanent, c'est lui ôter un point d'appui indispensable; c'est gêner et même dérouter son action, en le livrant sans guide à tous les hasards de l'imprévu; c'est le contraindre de se mouvoir à tâtons dans la complication, parfois inextricable, des services d'un arsenal; c'est enfin, en soustrayant le corps spécial qui l'exercerait au séjour des ports et aux milieux maritimes, l'exposer à perdre, à bref délai, la compétence pratique qui lui est indispensable.

N'insistons pas pour le moment à ce sujet. Nous avons dit le bien que nous pensons du contrôle mobile, ainsi que du contrôle central. Ces deux rouages sont hors de discussion. Sur ces deux points, le projet de loi a cause gagnée d'avance. Le litige ne roule que sur le contrôle permanent. La question posée est de savoir si le projet de loi a raison de conserver ce troisième rouage. Pour la résoudre, nous nous adresserons d'abord à la nature des choses, aux caractères du contrôle permanent, ensuite, à l'expérience.

**Le contrôle permanent ou résident des ports et établissements.**

Avant tout, qu'on se représente par la pensée un de nos cinq ports de guerre avec tous les services, militaires, techniques, administratifs, comptables et financiers, qu'il renferme. Là, s'exécutent, à chaque instant du jour, les opérations les plus diverses, qui toutes ont leur répercussion sur le budget de l'État et se résolvent finalement en liquidations de dépenses, faites dans le port, à titre définitif. Chacune de ces opérations demande à être attentivement surveillée, si l'on veut que la liquidation ne soit pas entachée d'erreur ou de fraude, conséquemment, dans l'un et l'autre cas, dommageable au Trésor public. Comment se rendre compte, sans cette attention continue, des droits du personnel des équipages et des différents corps organisés ou entretenus à la solde et autres prestations en deniers ou en nature? Comment, sans cela, s'assurer, au moins par épreuves, de la présence effective sur les chantiers et dans les ateliers des milliers d'ouvriers qui y sont employés et du chiffre vrai des salaires qui leur sont dus?

Digitized by Google

De même, pour le matériel, comment le suivre avec certitude dans son état changeant? Comment connaître, par exemple, avec précision, à un moment donné, la situation exacte des approvisionnements, si l'on n'a pas assisté à la préparation et à l'exécution des marchés, vérifié les écritures des comptables, procédé à des constatations d'existants en magasin? Comment surveiller la comptabilité de l'emploi aux travaux, si l'on n'est pas à portée de l'atelier, si l'on n'y procède pas à des visites personnelles, à des interrogations, à des contre-appels, si l'on ne rapproche des feuilles d'ouvrage — c'est-à-dire du compte ouvert à chaque travail — les pièces élémentaires concernant la main-d'œuvre et les matières?

Passez successivement en revue, dans chaque service, la variété de ses attributions, tant de direction que de gestion ou d'exécution. Rappelez à votre mémoire les règlements spéciaux qui régissent chacun d'eux. En confrontant les règles prescrites et les faits qu'elles prévoient, vous vous ferez facilement une idée des chances d'erreur et de la difficulté de les réparer et, de ce rapprochement mental, vous conclurez sans hésiter à la nécessité d'un organisme indépendant qui prévienne les erreurs ou en poursuive le redressement.

La seule énumération des services soumis au contrôle des ports donne par elle-même une image saisissante de l'étendue de son action. Aux termes des règlements en vigueur, l'inspection permanente porte ses investigations sur l'administration des corps et personnels entretenus, sur l'administration des équipages de la flotte à terre et à la mer, sur le service des prisons, sur l'administration du personnel ouvrier, sur la passation des nombreux marchés qui se concluent dans les huit services autonomes du port[1], sur les recettes de fournitures et de travaux, sur la liquidation de toutes les dépenses en personnel et en matériel, sur l'administration des crédits et la tenue de la comptabilité financière dans tous les services, sur la comptabilité du matériel en approvisionnement, y compris le stock de guerre, sur la comptabilité des diverses catégories de matériel en service, sur l'imputation régulière de la main-d'œuvre et des matières aux travaux.

[1] Ces services sont les suivants : service de la flotte, constructions navales, artillerie, défenses sous-marines, travaux hydrauliques, service de santé, subsistances, habillement et couchage.

Digitized by Google

Nous ne parlerons que pour mémoire de son intervention obligatoire dans certaines parties de l'administration de la marine commerciale : police de la navigation et des pêches, domanialité publique maritime, bris et naufrages, administration et comptabilité de l'établissement des invalides[1].

Sa sphère d'action ne se confine pas au chef-lieu de l'arrondissement maritime. Elle le dépasse et rayonne dans les sous-arrondissements et quartiers par des inspections aussi fréquentes et aussi approfondies que possible du service de l'inscription maritime. On observera peut-être à ce propos que cette dernière attribution du contrôle justifie moins que les précédentes la résidence de l'inspecteur dans le port chef-lieu. Nous l'admettons. Mais, en dehors même de cette considération que la direction administrative de tout l'arrondissement aboutit au chef-lieu entre les mains du préfet maritime, nous nous croyons autorisé à penser que le fonctionnement d'une administration se ressentira toujours mieux du voisinage d'un contrôleur en résidence au chef-lieu de l'arrondissement, pouvant en sortir le jour qu'il lui plaira pour des inspections inopinées, que d'une organisation le reléguant au loin et ne causant pas au service contrôlé les mêmes appréhensions de visites fréquentes et soudaines.

Toutes les attributions confiées à l'inspection permanente ont leur importance aussi bien que leurs difficultés. Il en est de particulièrement délicates et graves, qui appellent une investigation minutieuse et journalière. Telles sont, par exemple, les vérifications portant sur la passation des marchés, en raison de la variété des fournitures et de la dissemblance des travaux ; ou bien sur l'emploi de la main-d'œuvre et des matières aux travaux qui, d'après le compte de 1898, le dernier produit, atteint près de 70 millions pour les travaux et de 50 millions pour les confections ; ou encore sur la comptabilité de tout le matériel en approvisionnement qui fait apparaître un chiffre supérieur à 236 millions, d'après le dernier compte général du matériel (1898).

Les inspecteurs entre qui sont répartis, dans chaque port, les divers services à contrôler, ont à suivre de près les opérations multiples qui se rapportent à la constitution de l'approvisionnement :

[1] *Revue maritime et coloniale*, tome CXLI, page 485.

Digitized by Google

préparation des cahiers des charges, des marchés de gré à gré, des achats sur facture, adjudications, commandes, recettes, liquidation des fournitures, comptabilité des magasins et, pour couronner ce travail de tous les instants, ils doivent élaborer avec soin le rapport annuel exigé par l'article 65 de la loi de finances du 26 janvier 1892. D'un autre côté, leurs investigations répétées dans la comptabilité de l'emploi de la main-d'œuvre et des matières aux travaux aboutissent à un rapport annuel, dont le comité d'examen des comptes des travaux de la marine a déclaré, à diverses reprises, tirer le plus grand profit pour sa mission de contrôle supérieur.

Pour les hommes qui voudront juger la question sans parti pris, une première réflexion se dégage des considérations précédentes : c'est qu'un contrôle résident ainsi organisé doit coûter moins cher à l'État, toutes proportions gardées, que tout autre mode, prétendu approprié et réellement efficace, qu'on serait tenté d'y substituer[1]. Nous ne nous donnerons pas le tort, que nous avons reproché à d'autres, de rabaisser le sujet en discussion à une balance de quelques milliers de francs en plus ou en moins. Mais nous ne pouvons oublier que, dans l'enquête de la commission extraparlementaire, l'appât de l'économie fut un des moyens plus ou moins louables dont on se servit pour battre en brèche l'inspection permanente. M. Prigent, qui se complut tant à mettre en relief les avantages du contrôle mobile, sans daigner souffler mot, malgré l'invitation très précise de M. Thomson, des avantages du contrôle permanent, laissa entrevoir une réduction possible des cadres du personnel, si le contrôle mobile remplaçait l'inspection permanente[2]. Il est vrai que, lorsqu'il eut ou crut avoir gain de cause sur ce point, il changea brusquement de langage. Dans cette matière, disait-il, l'économie ne pouvait pas entrer en ligne de compte. Les Chambres avaient le devoir de se montrer généreuses en fait d'indemnités et de frais de tournées[3].

Notre excuse pour parler d'économie est dans ce souvenir.

La question d'économie se lie, en outre, dans notre pensée, à la considération du temps exigé pour contrôler les opérations administratives des divers services. Avec un système d'inspections

[1] *Revue maritime et coloniale*, tome CXLI, page 486.
[2] *Commission extraparlementaire. — Délégations*, tome II, page 265.
[3] *Commission extraparlementaire. — Délégations*, tome II, page 267.

Digitized by Google

mobiles, le temps requis pour ce contrôle, qu'on nous annonce comme devant être en pareil cas approfondi et complet, équivaudrait, ou peu s'en faut, à un séjour permanent.

Prenons, par exemple, l'administration des équipages de la flotte dans les plus petits de nos ports militaires. C'est peut-être une des inspections les moins chargées. Elle embrasse néanmoins non seulement le dépôt des équipages, mais encore la défense mobile, la défense fixe, la direction des mouvements du port, tous les bâtiments sur rade et les rôles tenus au détail des armements pour ceux qui ont le chef-lieu de l'arrondissement pour port d'attache. S'imagine-t-on qu'on pourrait l'effectuer dans quelques jours seulement? Qu'on se détrompe. Cette inspection exigerait un temps fort long et, par suite, des dépenses notablement supérieures au traitement de l'inspecteur permanent qui l'exerce actuellement, étant donné le chiffre élevé des indemnités de route et de séjour qu'il faudrait payer au contrôleur en mission dans le port.

Supposons, toute balance faite, que la dépense s'équilibre dans les deux cas : le bon sens dit que, lorsque des services à contrôler requièrent la garantie d'une intervention continue, il y a plus d'économie, par cela seul qu'il y a plus de garanties contre des dépenses injustifiées, dans l'établissement à poste fixe d'un agent préposé à l'inspection de l'administration intérieure de tous les corps organisés de sa résidence et au contrôle des opérations administratives incombant au commissariat, à savoir, l'ordonnancement, la vérification et la régularisation des dépenses de ces corps.

Le fait seul de la présence d'un contrôleur arrête d'ailleurs bien des abus qu'on n'ose commettre et qu'on commettrait sûrement en son absence.

Il y a plus. Les mandats de payement émis dans le port vont directement des bureaux du payeur à la Cour des comptes ; ils ne sont pas, comme au Département de la guerre, l'objet d'une vérification et d'une revision ultérieures. Actuellement, l'inspection résidente vérifie les mandats de solde, avant qu'ils soient ordonnancés par le commissaire général, en sorte que la rectification des erreurs touchant aux droits acquis précède tout payement. Un contrôle mobile, c'est-à-dire intermittent, serait dans l'impossibilité de procurer la même garantie. Les erreurs qu'il découvrirait après coup, à l'aide des rôles ou des contrôles, ne pourraient plus être réparées

Digitized by Google

qu'au moyen d'opérations dont la complication n'est que le moindre inconvénient, attendu qu'en cas de trop-payés elles interviendraient souvent après la disparition du débiteur, trop tard pour assurer la répétition de l'indû.

*Caractère préventif du contrôle résident.*

En raison même des conditions dans lesquelles fonctionne et doit fonctionner l'administration de la marine, du caractère à la fois important et définitif des opérations et des faits qui se passent dans les ports et établissements, il est un point qui défie toute contradiction sérieuse : c'est l'aptitude de l'inspection permanente à prévenir les erreurs ou bien à les rectifier, avant qu'elles soient irréparables. Ici, point de dissidence d'opinions, sinon pour apprécier l'importance du rôle préventif de l'inspection permanente. Pour les adversaires de ce mode de contrôle, le caractère préventif est sans valeur sérieuse et ses résultats à peine dignes d'être notés. Mais le caractère en lui-même ne peut faire l'objet d'un doute.

Et comment serait-il possible de le nier, alors que les règlements en vigueur font à tous les services du port un devoir rigoureux de communiquer à l'inspection toutes les pièces qui préparent, consomment ou liquident des opérations financières ; alors qu'ils lui ouvrent tous les bureaux, ateliers et chantiers avec plein droit d'en vérifier les écritures élémentaires ; alors qu'ils lui attribuent des droits analogues pour la comptabilité des magasins ; alors que, dans le port, il ne s'apprête ni marché, ni adjudication dont les clauses ou les cahiers des charges ne passent sous les yeux de l'inspecteur ; alors que toutes les commandes lui sont soumises ; alors qu'il ne s'effectue aucune recette sans qu'il soit convoqué ; alors qu'il ne s'établit ni liquidation, ni mandat de payement sans qu'il soit appelé à en vérifier les termes ? Cette faculté absolue d'investigations, comme cette formalité réglementaire du visa, suppose et garantit en même temps l'efficacité préventive de l'inspection permanente.

Certes, nous n'entendons pas insinuer par là que l'inspecteur ne laisse passer aucune opération sans la contrôler. Nous n'éprouvons pas le besoin de nous exposer à une contradiction trop facile. Le visa ne prouve pas que l'inspecteur a vérifié, mais bien qu'il a été

Digitized by Google

mis en mesure de le faire. Il atteste simplement que la pièce lui a été communiquée et que l'affaire dont elle traite a été portée à sa connaissance. En soi, il n'a d'autre signification que l'accomplissement d'une formalité réglementaire. Aussi, dans beaucoup de cas, est-il représenté par un simple cachet. Nous savons comme tout le monde, et nous reconnaissons volontiers que le corps de l'Inspection est trop peu nombreux pour scruter tout ce qu'il a le droit de scruter. Son contrôle s'exerce par épreuves. Mais ce que nous savons aussi, pour l'avoir constaté par les rapports et autres documents de l'inspection, c'est que l'inspection permanente retient les pièces importantes et vérifie les opérations principales. Avec un peu d'habitude, elle arrive rapidement à discerner d'un simple coup d'œil ce qui mérite d'arrêter son attention et ce qui lui ferait perdre inutilement son temps.

Il en est de même pour les séances des commissions auxquelles l'inspecteur est réglementairement convoqué [1]. L'habitude lui apprend vite, indépendamment de la nature des affaires, quand il peut sans inconvénient s'abstenir d'y prendre part et quand il commettrait une faute en n'y assistant pas. Comme le visa, cette convocation est un témoignage du caractère préventif de son contrôle.

Les comptes rendus de la commission d'enquête extraparlementaire, aussi bien que les discussions des Chambres sur le budget de la marine, et autres documents, nous ont initiés aux résultats obtenus par le contrôle préventif. Nous avons cité précédemment, d'après l'enquête, la déposition de l'amiral Vignes, reprochant à l'inspection permanente de triompher bruyamment « lorsque dans le cours d'une année entière elle avait réussi à découvrir dans un

[1] « M. DE BLIGNIÈRES. — D'après les renseignements que j'ai recueillis dans certains ports, l'inspecteur n'assiste que très rarement aux commissions de recette, si bien qu'il est de tradition que le service prépare le procès-verbal en remplissant l'imprimé.

« M. L'INSPECTEUR EN CHEF PRIGENT. — *C'est de la légende.* L'inspecteur ne peut pas évidemment être partout à la fois ; mais, dans la pratique, il assiste souvent aux commissions de recette... Avec l'habitude qu'il acquiert de ces affaires, un inspecteur, dans un service, se rend parfaitement compte de l'utilité d'assister à telle ou telle commission. Lorsqu'à l'ordre du jour, il voit qu'il y a une série de fournitures qui contiennent une suite de livraisons semblables, lesquelles n'ont donné lieu à aucune difficulté, il s'abstient. Lorsqu'il voit, au contraire, une fourniture spéciale, des clauses nouvelles dans un cahier des charges, il se fait un devoir d'y aller. Tout cela tient à l'habitude qu'on a du service. On se rend compte de l'utilité qu'il peut y avoir à aller ou à ne pas aller à telle ou telle commission. » — *Commission extraparlementaire.— Délégations*, tome II, page 271.

Digitized by Google

mandat une erreur de quelques centimes[1] ». Les procès-verbaux de l'enquête nous apprennent que la réplique à cette déposition cavalière ne se fit pas attendre et qu'elle fut topique.

Ce fut l'inspecteur en chef du port de Toulon, M. Châtelain, qui se chargea de nous éclairer sur le cas qu'il fallait faire de l'assertion de l'amiral Vignes. Il exprima son étonnement d'un pareil langage, et il le motiva sur ce fait que l'amiral Vignes, au moment où il traitait de la sorte l'inspection permanente, avait entre les mains son rapport de fin d'année, attestant que les résultats économiques de l'inspection ne se traduisaient pas cette année par des centimes, mais par des centaines de mille francs[2].

On admettra que la marge est grande entre les deux dépositions. Au surplus, on aurait tort de penser que ce sont là des résultats exceptionnels. Ces centaines de mille francs d'économie — le montant exact en a été de 189,000 francs cette année-là à Toulon[3] — n'ont rien d'extraordinaire. Voici quelques cas, entre beaucoup d'autres, qui appartiennent aussi à la catégorie des faits préventifs, dont l'inspection permanente a le droit de se faire honneur. Nous les empruntons aux comptes rendus de l'enquête.

Un marché d'une importance de 800,000 francs est préparé au port de Brest pour fourniture de fil de caret. Le prix de la fourniture y est supérieur de 25 p. 100 au prix du dernier marché. Quand l'affaire vient devant le conseil d'administration du port, l'inspecteur demande qu'on s'enquière auprès des constructions navales si, dans le tableau qui a servi à la préparation du cahier des charges, il n'y a pas eu d'omissions, si l'on n'a pas oublié du fil de caret goudronné, qui devait entrer en déduction de fournitures à venir. On fait droit à cette demande. L'omission est constatée et réparée, et le marché s'en trouve réduit à 500,000 francs : différence 300,000 francs[4].

En 1891, dans le même port, le titulaire du marché de viande fraîche pour les rationnaires du 2e arrondissement maritime demande la prorogation du marché, moyennant un rabais de 5 p. 100. L'administration du port propose de souscrire à cette demande. Sur avis

[1] *Commission extraparlementaire. — Délégations*, tome I, page 260.
[2] *Commission extraparlementaire. — Délégations*, tome III, page 311.
[3] *Ibid.*
[4] *Commission extraparlementaire. — Délégations*, tome II, page 599.

Digitized by Google

contraire de l'inspection, la fourniture est mise de nouveau en adjudication. Il en résulte un rabais de 18 p. 100 et une économie de 162,000 francs. L'administration du port est disposée à approuver l'adjudication. En séance du conseil d'administration, l'inspection insiste pour qu'on fasse une deuxième adjudication, en tenant compte du rabais soumissionné. Elle est écoutée. Un nouveau rabais de 5 p. 100 vient se greffer sur le premier. L'économie réalisée en fin de compte est de 215,900 francs [1].

Le Sénat connaît l'histoire de la fourniture de jerseys au port de Toulon, qui a été racontée, il y a quelques années, à la tribune de la Chambre. Il s'agissait encore là d'une proposition de prorogation de marché. On se disposait à l'accepter, d'autant mieux que le fournisseur consentait à réduire ses prix pour s'assurer la fourniture. L'inspection jugea, d'après des remarques portant sur l'adjudication ancienne, qu'un nouvel appel à la concurrence procurerait des résultats plus avantageux que les offres actuelles du fournisseur. Ses observations ne furent pas agréées par l'administration du port; mais elles eurent l'assentiment du ministre de la marine. L'économie obtenue de ce chef fut évaluée à 40,000 francs, pour le seul port de Toulon [2].

A Toulon encore, en 1889, un projet de traité de gré à gré pour la fourniture de bonnets de travail au prix total de 93,063 francs est abandonné sur les observations de l'inspection qui demande que cette fourniture soit mise en adjudication. La soumission la plus avantageuse s'élève à 73,556 francs et permet, par conséquent, de réaliser une économie de 19,507 francs [3].

En 1895, au port de Rochefort, pour une seule catégorie d'opérations, achats et commandes excédant les besoins du service, l'initiative de l'inspection procura au budget une économie de 45,000 francs environ, qui purent être consacrés à des besoins plus pressants [4].

Il nous paraît inutile d'allonger cette liste d'économies, dues au contrôle préventif de l'inspection permanente. Les exemples cités avaient pour but unique, non de fermer la bouche aux détracteurs

[1] *Commission extraparlementaire. — Commission plénière*, tome I, page 46.
[2] *Commission extraparlementaire. — Délégations*, tome III, page 371.
[3] *Revue maritime et coloniale*, tome CXLI, page 538.
[4] *Commission extraparlementaire. — Délégations*, tome IV, page 83.

Digitized by Google

systématiques de cette forme d'inspection, mais de les placer en face de faits indéniables. Nous renvoyons aux volumes de l'enquête ceux de nos collègues qui seraient curieux d'exemples et de détails plus nombreux. Ils y trouveront des dépositions qui leur donneront satisfaction. En lisant celle de M. Merlant, inspecteur en chef du port de Brest, ils constateront, d'après un tableau communiqué à la commission extraparlementaire, qu'en additionnant, pour les quatre années 1890, 1891, 1892, 1893, les économies proprement dites et les redressements d'erreurs dus à l'inspection permanente, on arrive à une somme totale de 724,197 francs, dont 550,628 francs pour la part des économies, et 173,569 francs pour celle des redressements d'erreurs[1].

Au port de Rochefort, une addition de même nature, relevée dans la déposition de l'inspecteur en chef, M. Adam, monte, pour la seule année 1895, à la date du 17 septembre, à 129,197 francs. L'addition ne comprend pas « les redressements de détail, reconnus fondés, qui ont fait l'objet de plus de 1000 notes, auxquelles il a été satisfait[2] ».

Nous trouvons, dans un document publié par la *Revue maritime et coloniale*, un autre tableau qui a été dressé à la demande de M. Brisson, rapporteur du budget de la marine de 1895 et qui embrasse les années 1889, 1890, 1891, 1892 et 1893. C'est le relevé succinct des redressements obtenus par l'inspection permanente du fait de commandes et d'achats annulés ou de modifications aux cahiers des charges. Le total est de 687,765 francs. L'auteur du document fait observer qu'un très grand nombre des observations formulées par le contrôle local et acceptées par l'administration n'ont pas pu être évaluées en chiffres, bien que plusieurs fussent d'une importance appréciable, « parce qu'elles n'étaient pas susceptibles d'une évaluation arithmétique suffisamment rigoureuse ». Il ajoute que le tableau n'est pas complet en ce qui concerne les ports, parce que, au moment où il a été dressé, les annexes au rapport de l'inspecteur en chef du port de Toulon étaient entre les mains d'un des membres de la commission d'enquête extraparlementaire[3].

L'amiral Brown de Colstoun juge ces documents « aussi fallacieux

[1] *Commission extraparlementaire. — Délégations*, tome II, page 599.
[2] *Commission extraparlementaire. — Délégations*, tome IV, page 83.
[3] *Revue maritime et coloniale*, tome CXLI, page 560.

Digitized by Google

que possible[1] ». Pourquoi fallacieux? Parce qu'ils indiquent, à côté des économies faites, les redressements effectués? Mais est-ce là tromper? N'est-ce pas le devoir strict du contrôle, chargé de sauvegarder les droits des personnes aussi bien que les intérêts du Trésor, de rectifier les erreurs de quelque nature qu'elles soient?

Au reste, ces tableaux contiennent, pour qui veut y réfléchir, des indications qui dépassent de beaucoup la portée des chiffres qu'ils présentent. Quand des remontrances de l'inspection permanente ont pour effet de déraciner des pratiques abusives ou de corriger des procédés défectueux, qui tendent à grever inutilement le budget, elles ne sont pas seulement productives d'économies immédiates, elles libèrent en même temps tous les budgets à venir de charges sans compensation. Le chiffre apparent de l'économie, celui qui traduit aux yeux l'économie du moment, doit être grossi mentalement des économies successives qui n'auraient pas été possibles sans la première. Les chiffres plus haut indiqués ne font pas ressortir d'eux-mêmes ces conséquences économiques. Elles n'en sont pas moins certaines et doivent entrer en ligne de compte pour rendre à l'action du contrôle permanent tout ce qui lui revient.

Il y a plus : les économies et les redressements qui prennent corps dans des chiffres ne sont qu'une portion, la moins considérable, des résultats produits par l'action préventive de l'inspection permanente. Par le seul fait de rappeler à la règle, d'en invoquer le texte en toute circonstance, d'en poursuivre la rigoureuse observation, l'inspection permanente tend à écarter les causes de dépenses inutiles ou inopportunes et à maintenir le meilleur emploi des deniers publics. Un exemple éclaircira ce point. Il n'est pas, en marine, de règle qui soit plus fertile en bons résultats que celle qui fait de l'appel à la concurrence la pratique normale des services administratifs pour les fournitures et les travaux. Il n'en est pas non plus dont les mêmes services soient plus souvent tentés de s'affranchir. En les ramenant sans cesse à l'observation de cette règle, en la faisant passer plus ou moins complètement dans leurs habitudes, l'inspection permanente est productive d'immenses bienfaits, qu'il est cependant impossible d'exprimer dans un calcul

[1] *Commission extraparlementaire. — Délégations*, tome III, page 339.

Digitized by Google

arithmétique. Aussi, un savant économiste, dont il est parlé dans le document que j'ai mentionné tout à l'heure, a-t-il pu dire des organes du contrôle « que leur efficacité se démontrait moins par les irrégularités qu'ils relèvent que par celles que leur intervention prévient ».

La présence de l'inspection permanente est un frein pour les services. Elle les oblige à plus de vigilance. Elle les aiguillonne, sans qu'il y paraisse. Les directeurs ont le sentiment instinctif que l'inspecteur est là, dans son bureau, à côté de leurs ateliers et de leurs magasins, qu'il peut survenir, à toute heure, pour une visite inopinée, et, naturellement, ils tiennent à ne pas donner prise à ses critiques. Le même sentiment agit sur leurs subordonnés et entretient également chez eux le désir de bien faire. Dans le port, l'inspection permanente représente un peu le « chapeau du gendarme », ainsi que le disait à la commission d'enquête extraparlementaire M. l'inspecteur Dutouquet, du port de Cherbourg. Et comme un membre de la commission lui demandait si la conscience de ce rôle ne le gênait pas, l'inspecteur répondait, avec autant de fermeté que d'à-propos, qu'il ne résultait pour lui de l'exercice de ses fonctions ni gêne, ni difficulté, attendu qu'il devait obéissance et qu'il obéissait à des règlements, également connus de l'inspecteur qui les appliquait et des services qui les subissaient [1].

Il se peut, ainsi que l'affirmaient à la même commission d'enquête les amiraux Vignes et Sallandrouze de Lamornaix, que l'annonce de l'arrivée inattendue d'un inspecteur mobile cause aux services du port une impression plus vive. Il se peut qu'il se mêle à la crainte qu'ils en éprouvent quelque chose du prestige qui s'attache à une autorité plus haute. Mais cette émotion, pour si réelle et profonde qu'elle puisse être, est passagère, comme la cause qui l'a fait naître. Elle ne se renouvelle que de loin en loin. Car les défenseurs exclusifs du contrôle mobile ont beau soutenir que l'incertitude de l'époque des inspections et de l'arrivée de l'inspecteur agit comme une cause continue et engendre des effets permanents ; c'est se payer de mots. La préparation d'une inspection temporaire, au moins dans la généralité des cas, ne s'enveloppera pas d'un mystère tellement intense qu'il n'en transpire quelque indice. Neuf

[1] *Commission extraparlementaire. — Délégations*, tome II, page 280.

Digitized by Google

fois sur dix, les services en auront vent, tantôt par des informations amicales, tantôt par des incidents insignifiants. L'inspection ne recommencera pas du jour au lendemain, comme un voyage d'agrément ou une visite de voisinage. La crainte de la veille s'évanouira dans les vingt-quatre heures.

Au contraire, il n'y a pas de veille ou de lendemain pour l'inspection permanente. Non seulement elle est possible tous les jours, mais elle fonctionne tous les jours, tantôt sur un point, tantôt sur un autre. Si tous les ateliers, toutes les sections de magasin ne sont pas visités journellement, tous ignorent quel est celui d'entre eux qui va l'être. L'effet est le même, sous le rapport de la crainte inspirée par la visite, que si l'inspecteur les visitait tous dans la même journée.

D'ailleurs, rien n'empêche d'accroître le personnel de l'inspection permanente, afin qu'il remplisse plus complètement la besogne qui lui incombe. Les Chambres ne l'ont pas gâté jusqu'à présent par des augmentations de crédits. Elles l'ont traité avec une réelle parcimonie. C'est peut-être la seule catégorie de fonctionnaires qui n'ait pas vu ses cadres accrus depuis plus de trente ans. Des 34 unités du décret du 19 mai 1858 et de 35 unités au 1er janvier 1870[1], l'inspection a été réduite à 32 fonctionnaires par le décret du 20 juillet 1887. Depuis cette dernière époque, le budget de la marine a passé de 208 millions à 312 millions, s'accroissant ainsi d'un tiers. C'est le décret de réorganisation provisoire du 19 avril 1899, si violemment attaqué, qui, en même temps qu'il constituait un service de missions mobiles, a porté à 36 l'effectif du corps[2].

Que les Chambres se laissent aller à un bon mouvement envers ce personnel si intéressant et si utile[3]. Une fois n'est pas coutume. Le budget de la marine récupérera au centuple, par une utilisation plus certaine de ses ressources et par une régularité mieux assurée de leur emploi, les légers sacrifices qu'elles consacreront à l'extension des cadres de l'inspection. Alors les vérifications dans les ateliers, sur les chantiers et dans les magasins, les investigations dans les divers services de l'arsenal, dans les quartiers, sur les bâtiments

[1] Décision impériale du 22 décembre 1869. *Bulletin officiel de la marine*, page 471.

[2] Voir *Annexe* 2.

[3] Pas n'est besoin de dire que l'iniative d'une semblable mesure ne peut pas venir du Sénat.

Digitized by Google

de la flotte et dans les corps organisés pourront s'effectuer dans d'excellentes conditions.

Mais nous maintenons que, même aujourd'hui, avec le personnel restreint dont l'inspection permanente dispose, sa présence dans l'arsenal et son contrôle de tous les jours ont plus d'efficacité pour empêcher les abus que n'en pourrait avoir l'inspection temporaire, que certains ont rêvé d'y substituer.

Nous venons de suggérer, en passant, l'idée d'ajouter quelques unités au cadre de l'inspection permanente, comme un sûr moyen de renforcer son action, et par là nous avons répondu à l'objection basée sur l'insuffisance du personnel par rapport à sa tâche. L'idée n'est pas neuve. Plusieurs fois l'inspection permanente, dans ses rapports au ministre, a sollicité un accroissement d'effectifs. L'amiral Brown de Colstoun a dit à la commission d'enquête qu'il avait eu à transmettre au ministre de la marine une demande de ce genre, émanant de l'inspecteur en chef de Toulon. Mais ni les préfets maritimes, qui recevaient communication de ces demandes et les annotaient, n'ont voulu les appuyer, ni les ministres, qui étaient censés les lire, n'ont jugé bon d'y donner suite.

On pourrait être tenté de croire que les ministres ont négligé d'y accéder, parce qu'ils se tenaient pour satisfaits des services rendus par l'inspection permanente, et qu'ils n'étaient nullement touchés des plaintes élevées contre elle. Une telle supposition est inadmissible, quand le ministre s'appelle l'amiral Besnard, et la vérité veut qu'on cherche à sa conduite d'autres motifs. Ces motifs étaient les mêmes que ceux du préfet maritime, l'amiral Brown de Colstoun, qui s'en est expliqué très franchement devant la commission d'enquête. Hostile à l'inspection permanente, l'amiral Brown ne pouvait appuyer ses revendications. « Pour la mettre en mesure de tout voir et de tout lire, on serait entraîné, disait-il, à augmenter son personnel dans de telles proportions, « que le nombre des contrôleurs arriverait à égaler celui des contrôlés[1] ». Une réflexion piquante d'un membre de la commission a jugé cette thèse. « Autant vaut dire qu'il n'y a pas d'état intermédiaire entre la privation de nourriture et l'indigestion. »

L'augmentation des cadres de l'inspection permanente, si dési-

[1] *Commission extraparlementaire. — Délégations*, tome III, p. 341.



Digitized by Google

rable, pour ne pas dire nécessaire, dans son organisation actuelle, est d'une urgence moindre avec le régime préconisé par le projet de loi. Le contrôle mobile apportera au contrôle résident le surcroît de force qui lui fait défaut. Ce n'est pas nous qui nierons la raison d'être ou qui méconnaîtrons la puissance de cette modalité de contrôle, lorsqu'il en est fait une saine application. Nous nous sommes expliqués sur les avantages de la coexistence des deux rouages et de leur collaboration bien entendue.

Mais, si nous rendons au contrôle mobile la justice qui lui est due, si nous sommes prêts à le défendre contre ceux qui voudraient révoquer en doute son utilité, nous sommes trop ses partisans sincères pour exalter outre mesure ses mérites ou pour lui attirer des attaques à force d'exagérations. Son rôle, le seul qui lui convienne par nature, le seul que le projet de loi lui confère, c'est de venir en aide à l'inspection permanente dans des circonstances critiques ou difficiles, de la suppléer là où elle fait complètement défaut, ainsi que pour des vérifications *a posteriori* que ses obligations journalières de contrôle préventif peuvent la conduire à reléguer au second plan, de lui faciliter sa tâche, en l'initiant à des méthodes plus simples et plus expéditives que des études d'ensemble révéleront à coup sûr. Ce rôle n'est pas, ne peut pas être d'anéantir l'inspection permanente, qui, dans le Département de la marine, demeure indispensable. La thèse qui consiste à remplacer celle-ci par celle-là fait violence au caractère de l'inspection mobile, comme à la nature des choses. S'il est vrai de dire que l'inspection permanente ne peut pas tout ce que peut l'inspection mobile, il est encore plus vrai de dire que l'inspection mobile ne peut pas ce que peut l'inspection permanente.

*Aptitude et compétence du contrôle résident pour vérifier la régularité des pièces comptables et constater les faits eux-mêmes.*

L'inspection permanente, avons-nous dit, prévient la faute et l'empêche d'être commise. Une fois la faute commise, elle la redresse d'ordinaire, et peut-être la redresserait-elle toujours, si son personnel était plus nombreux. L'inspection mobile, après comme avant ses tournées, ne pourra rien pour prévenir la faute. Elle ne pourra que la redresser pendant ses tournées, dans les

Digitized by Google

parties du service auxquelles elle limitera ses recherches, parce qu'elle se livrera sur ces points à des investigations plus approfondies. Mais toutes les autres parties du service lui échapperont forcément. Même, pendant ses tournées, l'inspection mobile sera moins bien armée que l'inspection permanente pour prévenir la faute.

Insistons quelque peu sur cette assertion. Oui, l'inspection mobile connaîtra sur le bout du doigt, tout comme l'inspection permanente, les lois, décrets et règlements qui sont le code de l'administration maritime, malgré les difficultés inhérentes à cette étude théorique. La réglementation est destinée, en effet, à s'adapter à la diversité des faits, et, comme les faits, de plus en plus, se diversifient à l'infini, la réglementation se transforme sans cesse, afin de s'y accommoder. On a avancé, du haut de la tribune de la Chambre, qu'elle s'est développée dans des proportions énormes et qu'elle ne remplit pas moins de 35 volumes, à 1,000 pages chacun. Chaque année, dit-on, grossit d'un nouveau volume cette collection déjà si respectable [1]. Nous ne nous portons pas garant de cette assertion, dont nous n'avons pas vérifié l'exactitude. Mais ce simple énoncé a de quoi épouvanter l'esprit le plus intrépide et le plus acharné au travail.

Que sera-ce, si nous ajoutons, toujours sur la foi de la même autorité, que la réglementation est des plus confuses et qu'elle fourmille de contradictions ? N'est-il pas évident, même en faisant la part aussi large qu'on voudra à l'exagération, que l'étude théorique d'une semblable matière ne sera jamais complète et surtout qu'elle ne sera jamais sûre d'elle-même, si elle n'est pas en même temps aux prises avec l'infinie variété des faits et si elle ne se familiarise avec les textes par une pratique journalière ?

Eh bien ! soit : nous accordons que l'inspecteur mobile possédera à fond la théorie de sa profession. Il lui manquera ce qui s'apprend seulement par la pratique et par l'observation sur les lieux mêmes. Tout, dans la marine, n'est pas affaire de comparaison entre les textes et les faits accomplis. Que cette comparaison suffise pour établir la concordance ou la non-concordance entre les pièces

[1] *Journal officiel. — Chambre des députés. — Débats parlementaires. — Séance du 4 juillet* 1900, page 1788, 3e colonne.

Digitized by Google

écrites et les règlements ou entre certaines pièces et d'autres; qu'elle suffise aussi pour se convaincre de la régularité des registres, des pièces comptables, des documents analogues, nous ne faisons aucune difficulté de l'admettre. Il en est tout autrement des pièces et documents qui ne valent que par les faits qu'ils certifient. Ce sont ces faits qu'il importe surtout de contrôler.

Or, dans ce travail préliminaire, qui pourrait nier la supériorité que l'inspection permanente, vivant sur les lieux, a sur l'inspection mobile? Boursaint, cité par M. Châtelain, a écrit qu'un inspecteur, rien qu'en se promenant dans un arsenal, la canne à la main, découvre plus de choses qu'en lisant des papiers [1]. C'est qu'il n'est pas indifférent de connaître intimement les personnes et les choses pour se mouvoir avec sûreté dans ces usines énormes que sont les arsenaux. Une étude théorique n'apprendra pas à l'inspecteur nouveau venu à découvrir les coins et les recoins où se dissimulent aux regards des réserves irrégulières d'ateliers ou des excédents de magasin. Elle ne le tiendra pas au courant des grandes questions qui intéressent le port ou l'arrondissement, et qui ne sont bien connues que de celui qui assiste régulièrement aux séances du conseil d'administration et aux diverses commissions où se débattent les affaires administratives. Il faut lire à ce propos la déposition à l'enquête de M. l'inspecteur-adjoint Moufflet, du port de Cherbourg, exposant sa façon de procéder à M. le président Bouchard, qui l'interroge et le félicite après l'avoir entendu [2].

L'arsenal est une grande machine administrative. On se flatte à tort de la connaître, quand on se borne à savoir de quels rouages elle se compose. Pour bien comprendre son mécanisme, il faut la voir en mouvement. L'instruction professionnelle est insuffisante sans la compétence locale. Et cette compétence locale, qui ne s'acquiert qu'à la longue, avec la résidence, fera toujours défaut à l'inspecteur mobile nouvellement arrivé. Un apprentissage d'une certaine durée la lui donnera peut-être, mais au prix d'un temps précieux, qui sera perdu pour son contrôle.

Ainsi le défaut de connaissance pratique des services d'un port constitue pour l'inspecteur mobile un état d'infériorité vis-à-vis de

[1] *Commission extraparlementaire. — Délégations*, tome III, page 365.
[2] *Commission extraparlementaire. — Délégations*, tome II, page 281.

Digitized by Google

l'inspecteur résident. Otez-lui les conseils et l'aide de ce dernier : vous le privez de la seule lumière qui puisse le guider dans les dédales de l'administration locale.

L'infériorité de l'inspection mobile ou même, pour parler exactement, son impuissance éclate encore mieux dans l'examen de toute une catégorie de faits accomplis. Pour constater alors l'erreur ou l'irrégularité, il faut des documents qui en portent les traces. Or, beaucoup d'actes administratifs n'en laissent pas. Il en est ainsi dans un grand nombre de liquidations de marchés pour travaux à l'entreprise ou pour fournitures. Les procès-verbaux de réception qui sont dressés dans ces circonstances, même en étant réguliers en la forme, n'impliquent pas absolument que tout dans le travail ou la fourniture ait été fait régulièrement. Dans les séances de la sous-commission dont M. Bouchard était président, à l'époque de l'enquête extraparlementaire, M. Grasset, inspecteur en chef chargé du contrôle central, a démontré surabondamment que la régularité de certaines opérations ne résultait pas forcément de la régularité des pièces qui les liquident[1]. Il a cité, comme exemple, les procès-verbaux constatant qu'une fourniture a été admise en recette. Le procès-verbal se borne à constater le fait. Il ne dit pas si la commission des recettes a procédé à toutes les épreuves requises par le cahier des charges. Certaines ont pu être oubliées ou laissées de côté comme peu importantes. L'opération a pu en être viciée. Que fera le contrôle mobile survenant ultérieurement ? Il ignorera fatalement ce qui s'est passé. Aujourd'hui, l'inspecteur résident est présent aux séances des commissions de recette, et il veille à l'exécution des règlements. Avec lui disparaîtront les garanties les plus sérieuses de l'exactitude des opérations.

Un membre de la sous-commission a cru répondre victorieusement à ce raisonnement, presque irréfutable, selon nous, en disant que l'inspecteur mobile aura toujours la faculté, dans le cas de marchés pour fournitures, de se faire représenter la livraison pour la confronter avec les clauses du cahier des charges. La réponse suppose gratuitement que la livraison se retrouvera toujours, quand l'inspecteur mobile fera sa tournée, et qu'elle n'aura

[1] *Commission extraparlementaire. — Sous-commissions*, tome I, pages 37 et suivantes.

Digitized by Google

pas encore passé aux mains des services d'emploi. Elle suppose aussi, non moins gratuitement, que les livraisons sont classées par procès-verbaux de recette et étiquetées en magasin. Aucun règlement ne prescrit et aucun port ne pratique ce système de classement et d'étiquettes, qui compliquerait encore plus les écritures [1]. L'inspection mobile serait donc impuissante à contrôler l'exécution de ces marchés.

Elle ne serait pas moins impuissante dans les marchés de travaux à l'entreprise. M. Châtelain en a cité un exemple des plus convaincants à la commission d'enquête extraparlementaire. C'est le marché Fenouil, conclu le 20 septembre 1894 [2]. Ce marché avait pour objet le grattage et la peinture des carènes en fer des bâtiments. Il visait trois opérations, balayage et grattage des carènes, piquage et mise à nu du métal, application des couches de peinture. Le travail était payé au mètre carré de surface. Le prix variait avec chaque nature d'opérations. Conformément au règlement, l'entrepreneur et la direction des constructions navales notaient sur leurs carnets respectifs les détails de l'opération. C'est d'après ces indications qu'on rédige les procès-verbaux de recette.

Sous le régime actuel, le fonctionnaire du contrôle peut, à chaque instant, surveiller le travail, se rendre sur les lieux, vérifier les carnets et se convaincre par lui-même qu'ils concordent entre eux et avec la réalité des faits. Il peut même, à l'insu de tout le monde, prendre des notes qui lui permettent plus tard, quand le mandat de payement sera présenté à son visa, de contrôler la sincérité des données du procès-verbal de recette. Toute vérification de ce genre est interdite au contrôle mobile. Même la concordance des carnets avec le procès-verbal ne lui fournira pas la preuve de la réalité du travail et de l'exactitude des évaluations. Les commissions de recette qui dressent le procès-verbal se basent uniquement sur les indications des carnets pour liquider l'opération. Elles ne se réunissent que lorsque le travail est terminé, pour l'apprécier en bloc, sans avoir la possibilité d'en vérifier les détails. Le procès-verbal, les carnets et même la vue du navire repeint, s'il n'est pas en Chine ou ailleurs, comme le remarque malicieusement M. Châtelain,

[1] *Commission extraparlementaire. — Délégations*, tome III, page 365.
[2] *Commission extraparlementaire. — Délégations*, tome III, page 365.

Digitized by Google

quand l'inspecteur mobile fera sa tournée, ne renseigneraient pas ce dernier sur la manière exacte dont le marché a été exécuté.

Cet exemple typique est bien propre, croyons-nous, à frapper des législateurs soucieux, avant tout, d'économiser les deniers de l'État. Veut-on savoir ce qu'en pensent les adversaires de l'inspection permanente ?

Pour M. de Blignières, ancien inspecteur des finances, « il y a « *peu d'inconvénients* à ce que l'inspecteur n'assiste pas aux récep- « tions d'un marché[1] ». M. Prigent concède « qu'avec la cons- « titution du contrôle mobile nous n'arriverons pas, il est vrai, « à saisir ces mille petites affaires que nous saisissons aujourd'hui « et dont le résultat n'est pas *absolument négligeable*..... Mais elles « sont loin d'avoir, même par leur nombre, l'importance qu'on « semble vouloir leur donner[2] ». Le Sénat estimera sans doute que ces affaires ne sont pas de celles dont un contrôle administratif a le droit de se désintéresser, quoi qu'ait pu en penser M. Prigent.

L'amiral Brown de Colstoun ne disconvient pas « que, de ce côté, « il puisse y avoir *certains inconvénients*[3] ».

D'après M. Bouchard, « il y a eu *des résultats* obtenus par l'ins- « pection permanente. Mais un contrôle trouve toujours *quelque* « *chose*[4] ».

Le mandatement du marché *Fenouil* accuse une dépense de 22,000 francs[5]. La juge-t-on négligeable ? Eh bien ! nous espérons qu'on traitera moins cavalièrement le fameux marché du *Redoutable*. Nous nous souvenons encore de l'émotion pénible qui agita le monde parlementaire au récit des fraudes perpétrées dans ce marché de 800,000 francs. En 1894, un marché fut conclu, au port de Toulon, pour installer l'artillerie à tir rapide à bord du *Redoutable*. Les travaux devaient être exécutés en régie par des ouvriers que l'entrepreneur s'était chargé d'enrôler. Le salaire de

[1] *Commission extraparlementaire. — Délégations*, tome II, page 272.

[2] *Commission extraparlementaire. — Délégations*, tome II, page 268.

[3] *Commission extraparlementaire. — Délégations*, tome III, page 341.

[4] *Commission extraparlementaire. — Commission plénière*, tome I, page 476. — M. Bouchard va jusqu'à dire « qu'actuellement le corps de l'Inspection ne fait que des inspections qui ne relèvent par grand'chose, *qui ne relèvent que des vetilles* ».

[5] La dépense prévue était moitié moindre. Le marché devait avoir une durée d'un an, et, cinq mois et demi avant son expiration, on avait déjà payé 22,000 francs aux entrepreneurs. Il est permis de croire que le chiffre définitif de la dépense a dépassé notablement cette dernière somme.

Digitized by Google

chaque ouvrier devait être fixé d'un commun accord entre l'administration et l'entrepreneur. Ce dernier recevait une majoration de salaires, à titre de frais généraux. C'était là son profit. L'engagement ne fut pas tenu par l'entrepreneur, qui exploita les ouvriers d'une façon scandaleuse, gardant pour lui une portion du salaire qui leur revenait. Des ouvriers lésés se plaignirent à l'ingénieur surveillant des travaux. Ils furent éconduits. Le commissaire aux travaux eut connaissance de ces plaintes et s'en désintéressa. La fraude serait restée impunie, si l'inspection permanente n'en avait été avisée et n'avait voulu aller au fond des choses. On découvrit que non seulement l'entrepreneur rançonnait effroyablement ses ouvriers, mais encore qu'il pillait l'État avec une audace inouïe.

C'est ainsi qu'il attirait à ses chantiers des apprentis de l'arsenal, qui gagnaient la veille de 0 fr. 70 à 1 franc et qui le lendemain, comme ouvriers de l'entreprise, coûtaient à l'État 8 francs par jour. On constata que, sur ces 8 francs, les ouvriers ne touchaient que 1 franc, 1 fr. 50 ou 2 francs, au lieu de 4 francs qui devaient leur être versés. L'entrepreneur s'appropriait l'excédent. En résumé, sur une dépense totale de 800,000 francs, on peut dire sans exagération que le quart, soit 200,000 francs, a été illégalement perçu et retenu par l'entrepreneur [1].

Voilà une fraude bien hardie. Et cependant comment le contrôle mobile, en l'absence de toute pièce accusatrice, aurait-il pu la saisir ? Supposez l'inspection permanente supprimée ; qui donc aurait élevé la voix en faveur des ouvriers lésés, quand l'ingénieur et le surveillant administratif couvraient la fraude de leur silence ? Aucun document n'aurait éclairé le contrôle mobile sur la violation des conditions du marché. Les prix convenus auraient été censés payés et l'entrepreneur serait sorti indemne de cette criminelle affaire.

Après ces exemples, après les réflexions qu'ils suggèrent, admettra-t-on que l'inspection permanente cède la place à un système d'inspection incapable de la suppléer ? Les faits, comme ceux du *Redoutable*, sont des faits isolés, exceptionnels, dira-t-on ? Ne suffit-il pas qu'ils puissent se produire pour légitimer toutes les précautions ?

[1] *Revue maritime et coloniale*, tome CXLI, page 503. Pour plus de détails, voir annexe 3.

Digitized by Google

Qu'on nous permette encore, avant d'abandonner ce point de vue, de citer un cas particulier, mais fréquent, où tout contrôle disparaît, si l'inspection permanente cesse de fonctionner : c'est le cas de pénalités encourues par le fournisseur pour des retards qui lui sont imputables.

D'après les règlements existants, le préfet maritime est investi d'un pouvoir discrétionnaire pour recevoir et apprécier les explications du fournisseur et, suivant qu'il les goûte ou non, pour lui appliquer les pénalités ou l'en exonérer. Bien que la décision du préfet soit sans appel, l'inspection permanente a le droit de présenter des observations, avant qu'elle soit rendue. Elle a le droit d'insister, quand il lui paraît que les motifs des retards sont inacceptables, et elle insiste de fait dans la séance du conseil d'administration où la question est examinée. Souvent aussi elle réussit à faire admettre sa manière de voir. Mais, même quand elle échoue, n'y a-t-il pas du moins une sorte de garantie pour les intérêts financiers de l'État dans la présence, au sein du conseil, d'un fonctionnaire indépendant, spécialement chargé de les défendre ?

Cette garantie, si faible soit-elle, puisque le préfet juge en dernier ressort, n'existera plus, si l'on abolit le seul contrôle qui peut la donner. Voilà toute une catégorie d'affaires qui échapperont forcément aux investigations du contrôle mobile et du contrôle central.

Il en serait de même pour les admissions avec rabais, en cas d'urgence, sur décision du préfet, de matières et d'objets rebutés par les commissions de recette du port. L'intervention éventuelle de l'inspection résidente est le seul contrepoids opposé au pouvoir absolu de l'autorité supérieure locale[1].

[1] Parmi les restrictions apportées à l'exercice du contrôle de la marine, il en est une que nous signalons en passant.

D'après les anciennes ordonnances, le contrôleur avait le droit d'en appeler à une commission supérieure, s'il estimait que la commission de recette s'était trompée. Ce droit lui a été retiré.

Mais, en échange, c'est le fournisseur qui, d'après les règlements actuels, peut faire appel en cas de rebut de sa livraison. L'appel va au préfet maritime « qui repousse la demande ou, s'il le juge utile, réunit une commission extraordinaire qui n'a d'ailleurs qu'un caractère consultatif. S'il maintient le rebut, le fournisseur a la faculté de se pourvoir devant le Conseil d'État ». *Commission extraparlementaire.— Délégations*, tome II, page 579.

Digitized by Google

*Nécessité du contrôle résident pour rassurer les services centraux du Ministère de la marine et les contrôles extérieurs sur la sincérité des documents.*

L'amiral Puech, dans sa déposition devant la commission d'enquête, a vanté l'honnêteté de notre marine. Il a fait ressortir, avec une complaisance bien naturelle, que la marine d'aujourd'hui l'emportait de beaucoup, sous ce rapport, sur la marine d'autrefois, et il s'est fait de ce rapprochement un argument contre l'inspection permanente[1].

M. d'Agoult a repris la même thèse devant la Chambre des députés[2].

Personne ne peut avoir la pensée de mettre en suspicion notre marine et ses divers services. Nous serions les premiers, s'il le fallait, à proclamer leur parfaite honnêteté. Mais, si l'on veut se prévaloir de cette honnêteté contre un des services de la marine, qu'on donne alors à ce mode d'argumentation toutes ses conséquences logiques. Ce n'est pas seulement l'inspection permanente qui devra s'effacer devant l'honnêteté de la marine contemporaine, ce sont toutes les institutions qui sont préposées par la Constitution, la loi, les règlements, à l'examen de ses comptes. Car les comptes n'auront plus aucune raison d'être et passeront à l'état d'inutiles paperasses. Pourquoi la Chambre donnerait-elle mandat à une commission de se livrer à un examen minutieux de comptes réputés pour leur intégrité? Pourquoi la marine conserverait-elle un rouage désormais aussi vain que le comité d'examen de ses comptes des travaux? Pourquoi l'obligation d'apurer les comptes de la marine pèserait-elle encore sur la Cour des comptes?

Avec un pareil raisonnement, l'estime que nous concevons très justement de l'honnêteté de nos services maritimes entraînerait pour nous le devoir de renoncer à scruter leur comptabilité, sous peine de leur faire injure. Mais nous osons le demander : entraînerait-elle également le devoir de croire à leur infaillibilité? Le plus honnête officier du monde, l'ingénieur le plus scrupuleux, l'administrateur le plus intègre, n'échappent pas aux imperfections humaines; ils sont sujets à la fatigue, à la distraction, à toutes les faiblesses qui

[1] *Commission extraparlementaire. — Délégations*, tome IV, page 230.
[2] *Séance du 4 juillet* 1900.

Digitized by Google

engendrent l'erreur. Aussi l'honnêteté n'est pas seule en cause dans l'espèce. Abstraction faite de toute intention coupable, il reste, pour l'administrateur, la possibilité de se tromper. C'est contre cette possibilité de l'erreur, plus que contre la tentation de l'improbité, que sont dirigés les règlements administratifs.

Si le Parlement n'est pas d'humeur à sacrifier toutes les garanties de bonne gestion maritime à la vaine satisfaction de proclamer, à la face du monde, l'honnêteté de ses marins[1], il se gardera d'affaiblir, bien plus encore de détruire l'inspection permanente. Il affaiblirait et détruirait d'un même coup les éléments de vérification les plus probants et, pour certaines catégories de dépenses, les seuls éléments probants qui éclairent les études de ses rapporteurs, les investigations du comité d'examen des comptes des travaux, celles de l'administration centrale, les arrêts et les déclarations de la Cour des comptes.

Il n'est pas un seul rapporteur du budget de la marine qui n'ait puisé, depuis plus de dix ans, dans les rapports de l'inspection permanente, ses plus sûres et ses plus précieuses informations. Pour ne mentionner que quelques-uns d'entre eux, MM. Brisson, Pelletan, Gerville-Réache se sont plu à le reconnaître en toute circonstance. Ils l'ont dit et redit à la tribune de la Chambre, ils l'ont imprimé dans leurs rapports, ils l'ont répété dans les commissions. M. Pelletan s'est appuyé sur ce motif, dans les délibérations de la commission d'enquête extraparlementaire, pour protester avec énergie contre la suppression d'un mode d'inspection qui était l'auxiliaire le plus utile des commissions du budget. M. Gerville-Réache a invoqué le même motif, dans la discussion du projet de loi sur le contrôle, comme le moyen le plus certain de rallier au projet une imposante majorité.

Le comité d'examen des comptes des travaux n'a pas été moins explicite dans les témoignages de satisfaction qu'il a donnés à l'inspection permanente. Nous citerons, entre autres, un extrait d'un

[1] « Dans des commissions de comptabilité ou d'examen des comptes que je préside, j'ai entendu formuler cet avis par des marins de grande valeur. Ils disaient qu'on devrait leur remettre une somme déterminée et avoir foi en leur honneur et en leur honorabilité pour les gérer et ne plus s'en préoccuper, parce qu'ils en feraient un emploi légitime. Voilà comment on entend la comptabilité dans certains milieux maritimes. » — Discours de M. Gerville-Réache. — *Journal officiel*. — *Débats parlementaires*, 1900, page 1791, 3e colonne.

Digitized by Google

rapport du sous-comité des comptes pour l'année 1888, où cette satisfaction s'exprime sans réserve : « Le sous-comité rend hommage à la hauteur des vues qui distinguent les rapports d'ensemble de l'inspection permanente. Il compte sur le concours des inspecteurs pour dégager sa responsabilité, qui s'affirme dans les jugements qu'il émet et qu'il émettrait avec bien plus de crainte, éloigné qu'il est des centres d'action et *placé en face des faits accomplis*, s'il ne se reposait avec confiance sur *les vérifications approfondies des pièces élémentaires de la comptabilité*, qui ont été faites préalablement dans les arsenaux au cours de l'exécution des travaux[1]. »

Qu'on remarque les expressions que nous avons soulignées, — *placé en face des faits accomplis, vérifications approfondies des pièces élémentaires de la comptabilité*. Elles consacrent indubitablement, au point de vue qui nous occupe, la supériorité de l'inspection permanente sur l'inspection mobile.

De son côté, l'administration centrale, qui établit les comptes, sous le visa de la direction du contrôle, serait, en dépit du soin qu'elle apporte à ses revisions, impuissante à suppléer l'inspection résidente. Les écritures élémentaires des services restent au port. Elles ne sont pas envoyées à Paris. Comment les bureaux du ministère pourraient-ils vérifier la sincérité des documents qui passent par leurs mains, puisque les éléments essentiels de cette vérification ne leur sont pas transmis et que, par ailleurs, les faits leur échappent? C'est par les écritures élémentaires seulement qu'il est possible de se rendre compte de leur concordance avec le compte d'emploi de la main-d'œuvre et des matières. Il faut être sur place; il faut être témoin des travaux pour juger de l'emploi effectif. Une inspection locale est seule en état de les suivre et de les contrôler. L'administration centrale n'en peut savoir que ce que le contrôle des ports lui en dit. Sur ce point, comme en beaucoup d'autres, ce dernier ne saurait être remplacé par un contrôle extérieur ou intermittent[2].

[1] *Revue maritime et coloniale*, tome CXLI, page 501.

[2] M. le président Bouchard a avancé, dans l'enquête extraparlementaire, que l'inspection permanente n'avait rien découvert d'important et que c'était le contrôle central qui l'avait mise sur la piste des découvertes les plus notables. Il a cité à ce sujet le marché relatif aux jerseys et les détournements de Rochefort en 1845. — *Commission extraparlementaire. — Commission plénière*, tome I, page 471.

Nous avons tenu à nous renseigner sur ce point auprès d'un ancien chef du contrôle

Digitized by Google

Nous pouvons en dire autant de la Cour des comptes. Remarquons d'abord que la responsabilité de cette cour est d'un autre genre que celles des Chambres et du comité d'examen. Elle n'est engagée que par les pièces de comptabilité qui lui sont envoyées. Ces pièces sont-elles régulières ? Les dépenses faites sont-elles concordantes, soit par les chiffres, soit par les imputations, avec les crédits alloués ? Tout est là pour la Cour des comptes. Elle n'a pas à juger la façon dont les crédits ont été appliqués à leur objet. Que l'application ait été opportune ou intempestive, loyale ou frauduleuse, intelligente ou maladroite, la Cour des comptes l'ignore ; c'est uniquement affaire à l'administration de la marine, qui en répond devant les Chambres. La loi décharge la Cour des comptes de toute préoccupation à cet égard. Elle ne lui demande pas de saisir les fautes de gestion administrative ; elle borne sa mission à l'apurement des comptabilités. C'est aussi la seule qu'elle puisse remplir dans les conditions où elle travaille.

Aussi serait-elle bien venue à protester, comme elle l'a fait après l'expérience si funeste de 1835, contre la suppression d'un mode de contrôle qui est son auxiliaire le plus précieux [1]. Malgré les précautions minutieuses et multiples dont elle s'entoure pour apurer les comptes de la marine, elle ne peut opérer que sur les actes qui lui sont soumis et sur les pièces qui lui sont remises. Or, quand les

central, M. Grasset. La note qu'il a bien voulu nous remettre établit que ces assertions sont de tous points inexactes. L'affaire des jerseys a été soulevée par l'inspecteur en chef de Toulon. Il y a été donné la suite réglementaire par le contrôle central. La lettre de l'inspecteur en chef de Toulon est du 20 décembre 1894. — Quant aux détournements de Rochefort, ils ont été découverts par les deux officiers du contrôle qui avaient été placés dans ce port à la suite de l'ordonnance du 14 juin 1844.

L'amiral Puech a commis une erreur semblable, quand il a dit que ce sont d'ordinaire les observations venues de Paris qui font rectifier les marchés dans les ports. (*Commission extraparlementaire.— Délégations*, tome IV, page 232.) L'erreur s'explique par le fait que l'amiral Puech, comme préfet maritime, ne voyait les observations de l'inspection que lorsqu'il n'y était pas donné satisfaction par les services intéressés. Ces observations transmises à Paris par l'autorité préfectorale, suivant une procédure jugée défectueuse et modifiée depuis lors, motivaient le plus souvent des décisions ministérielles portant le timbre du contrôle et de la direction intéressée. L'amiral en a conclu à tort la non-existence de toutes les observations acceptées spontanément et réalisées par les services, sans que naturellement il en fût informé, et il a émis l'opinion — complètement inexacte — que nous avons rapportée.

Le service central du contrôle, alors comme aujourd'hui, donnait suite aux rapports de l'inspection résidente, lorsque, faute de solution satisfaisante sur place, les affaires allaient au ministre.

[1] Déclaration générale de la Cour des comptes, 1860.

Digitized by Google

pièces de liquidation lui parviennent, elles ne sont pas accompagnées des écritures intérieures des services, qui seules en contiennent la justification et sont la preuve du droit des parties prenantes, de la réalité, de la moralité des opérations. La Cour des comptes prononce sur la *régularité des pièces ;* elle ne saurait prononcer sur leur sincérité, sur la vérité des actes qu'elles résument. Cette vérité réside dans les faits, ainsi que dans les écritures élémentaires des services qui les attestent. La Cour des comptes ignore les faits; elle n'a pas entre les mains les écritures élémentaires. Ses arrêts, ses déclarations, ne s'appliquent qu'à la forme, à la régularité extérieure des actes. Anéantissez l'inspection permanente: vous ôtez aux arrêts la vérité qu'ils sous-entendent. Vous êtes de tous les côtés en pleine fiction.

Nous avons lu, dans un des volumes publiés par la commission d'enquête extraparlementaire, une très intéressante lettre d'Armand Béhic, inspecteur des finances, fonctionnaire de premier ordre, où la question de la compétence de la Cour des comptes est très clairement élucidée[1]. « Lorque la Cour des comptes se trouve en présence de mandats, elle peut les trouver réguliers, et cependant l'ordonnateur être gravement fautif. Dans la comptabilité publique, que de pièces de dépenses sont acceptées par les trésoriers-payeurs, jugées bonnes par la Cour des comptes, alors que les conseils municipaux, les conseils généraux et les Chambres constatent que des dépenses ont été irrégulièrement accomplies dans tel ou tel département. Dans la marine, il y a une série d'opérations qui ne seront jamais revisées, si l'inspection ne vient pas, au jour le jour et au fur et à mesure de l'établissement des mandats, procéder à la vérification des opérations accomplies et garantir au ministre qu'il n'y a pas eu de trop-payés. »

Cette lettre, qui remonte à 1847, était adressée au ministre de la marine, qui s'inquiétait de savoir si le contrôle des dépenses de son Département était entouré de garanties suffisantes. Armand Béhic disait, entre autres choses, que les ministres avaient le devoir de se défendre contre leurs propres agents, et il ne croyait pas offenser les administrations en employant ce langage. Le conseil est bon à répéter en tout temps, sous toutes les formes de gouvernement.

[1] *Commission extraparlementaire. — Délégations*, tome II, page 598.

Digitized by Google

Mais il est d'une opportunité bien plus grande sous un gouvernement républicain, dont la Constitution stipule que les ministres sont responsables devant les Chambres de leurs actes administratifs.

*Nécessité du contrôle résident pour sauvegarder la responsabilité du ministre de la marine et pour fixer les autres responsabilités.*

Ce principe constitutionnel de la responsabilité ministérielle devrait suffire, selon nous, pour faire rejeter, sans autre considération, toute proposition contraire au maintien de l'inspection permanente des services administratifs de la marine[1]. Aussi est-ce pour nous un sujet d'étonnement non affecté, qu'un ministre républicain de la marine ait conçu et présenté aux Chambres un projet de loi portant l'atteinte la plus grave au contrôle de son Département. Quel contraste singulier, si l'on se reporte à cinquante ans en arrière, de voir Ducos, ministre du second Empire, au lendemain d'un coup d'État qui avait fait table rase de la responsabilité ministérielle et de toutes les garanties publiques, qui avait réduit à une impuissance voisine de la nullité les prérogatives de la Chambre, absorbé tous les pouvoirs dans le pouvoir d'un seul et, par une véritable mascarade des formes représentatives, concentré toutes les responsabilités dans la responsabilité illusoire du chef de l'État, organiser dans son Département le contrôle le plus effectif et le plus harmonique qui ait jamais existé, alors que, de nos jours, en plein épanouissement des principes constitutionnels qui garantissent la nation contre les abus de pouvoir et les défaillances de ses ministres, le successeur de Ducos mutile le contrôle, au risque de compromettre de la manière la plus grave sa propre responsabilité !

Que des amiraux soient insensibles à ce côté de la question, qu'ils négligent ou dédaignent d'en faire le moindre état dans leurs théories plus ou moins arbitraires, qu'ils soient aveuglés par la passion de l'autorité au point de n'apercevoir en dehors d'elle aucun objet digne de leur estime, on peut le pardonner à leur éducation, à leurs habitudes professionnelles, à leur ignorance, volontaire ou non, des conditions essentielles d'un gouvernement représentatif.

[1] Il ne suffit pas à la sauvegarde de la responsabilité du ministre, *ici en cause*, qu'on maintienne la permanence de l'inspection ; il faut encore assurer à celle-ci une entière indépendance de l'autorité locale. La garantie cherchée ne peut être obtenue qu'à ce prix. C'est d'ailleurs ce que fait ressortir plus loin le rapport. (*Note de l'auteur.*)

Digitized by Google

Nous ne pouvons avoir la même indulgence pour le ministre de la marine, membre d'un cabinet républicain, ni pour le directeur du contrôle de la marine, sous un gouvernement républicain. Pouvaient-ils, l'un et l'autre, ignorer, ou feindre d'ignorer, que le ministre demeure responsable vis-à-vis des Chambres de tout ce qui se passe dans son Département et qu'après avoir délégué aux préfets maritimes le soin d'approuver tous les marchés relatifs aux constructions neuves, aux refontes et transformations de bâtiments, sans avoir à lui en référer et à lui soumettre notamment en projet les cahiers des charges, puisque l'ordre de mise en chantier et l'approbation du programme de refonte emportent *ipso facto* l'autorisation de passer tous les contrats utiles, un contrôle local indépendant restait sa seule sauvegarde contre les fautes et les erreurs d'ordre administratif et économique ?

Quand nous avons entendu dire à M. Prigent, du haut de la tribune de la Chambre, que l'inspection permanente, qui se comprenait autrefois, à l'époque de Colbert, avait fait son temps et n'avait plus la même importance aujourd'hui, nous nous sommes demandé si M. Prigent avait bien conscience de sa situation de commissaire du gouvernement ou s'il était apte à bien apprécier les conditions politiques de notre temps.

Répétons que la première de ces conditions est la réalité du gouvernement représentatif, et que la première loi de ce gouvernement est la responsabilité ministérielle. Nous admettons, si l'on y tient, que la forme mobile du contrôle se recommande par certains avantages que ne possède pas au même degré, la forme permanente. Est-ce une raison, comme l'a prétendu M. Prigent, sans en fournir la moindre preuve, de les déclarer incompatibles ? Les investigations propres à chacune d'elles, les renseignements positifs qui en sont le fruit, concourent à éclairer le ministre de la marine sur le fonctionnement des services de son Département et à sauvegarder sa responsabilité d'administrateur. Mais, dans l'aide que lui apportent les deux modes d'inspection, l'inspection permanente est d'une efficacité bien autrement étendue que l'inspection mobile.

Faut-il décrire à nouveau leur fonctionnement ? L'une saisit les faits de chaque jour, de chaque heure. Elle prévient les erreurs naissantes ou les redresse. En tout cas, elle les constate. Sa surveillance, toujours aux aguets, empêche que les autorités locales ne les

Digitized by Google

couvrent d'un silence indulgent, sinon approbateur. L'autre n'a d'action préventive à l'égard des erreurs possibles que pendant la durée de ses tournées. Passé ce temps, elle se trouve en face de faits accomplis. Par ses investigations limitées à certaines branches des services, elle peut obtenir sur ces points des lumières plus abondantes. Mais ses données sont toujours partielles. En outre, elle est incapable de renseigner le ministre sur les irrégularités qui ne laissent pas de traces et qui bénéficient d'une tolérance locale.

Ainsi, dans le concours des deux inspections, l'apport de l'inspection permanente est plus considérable. Avec les deux, fonctionnant librement, le ministre n'a rien à redouter pour sa responsabilité. Si l'inspection permanente cesse d'exister ou d'être indépendante, l'inspection mobile ne peut donner au ministre, comme à la Chambre et au pays, qu'une sécurité trompeuse.

Et quelle époque se prêta moins que la nôtre à des mesures législatives susceptibles d'amoindrir les garanties de la responsabilité ministérielle ou les moyens d'information du Parlement? Quoi qu'on en ait dit, l'administration est très décentralisée dans le Département de la marine. En matière d'approbation de marchés, notamment, les pouvoirs des préfets maritimes et des directeurs des établissements hors des ports ont été accrus progressivement. Les cahiers des charges et marchés de gré à gré n'arrivant plus à Paris dans beaucoup de cas, leurs clauses administratives, leurs conditions économiques échapperaient à tout contrôle du ministre, si l'inspection résidente ne les voyait pas pour son compte. A eux seuls, les achats sur facture passés dans les cinq ports militaires, à Nantes et dans les trois établissements hors des ports, c'est-à-dire là où l'inspection est représentée, ont dépassé, pour l'année 1900, une valeur de trois millions.

En outre, depuis plus de vingt ans, les Chambres ont affecté annuellement des sommes énormes à la reconstitution et à l'entretien de notre marine. Elles n'ont jamais refusé les crédits réclamés en vue de cette destination, alors qu'elles auraient pu se retrancher derrière les charges si lourdes des contribuables français pour ajourner les moins urgentes ou rejeter les plus contestables. Pendant cette série d'années, elles avaient le devoir étroit — et peut-être l'ont-elles insuffisamment accompli — de veiller au bon emploi des crédits alloués. Ce devoir est devenu plus impérieux que jamais,



Digitized by Google

de même que la responsabilité du ministre de la marine est devenue plus lourde, par suite de l'adoption du programme récemment voté, qui comporte une dépense globale de près de 800 millions de francs. N'est-ce pas là un nouveau et tout-puissant motif de faciliter au ministre de la marine, aussi bien qu'au Parlement, le contrôle d'un budget grossi de sommes considérables, dont chaque fraction représente une part des labeurs et des privations de nos concitoyens?

Loin de restreindre le contrôle, sous prétexte que certaines de ses formes sont plus utiles que d'autres, appliquons-nous à conserver celles qui existent, qui ont fait leurs preuves et qui, avec l'autonomie des services d'une part, et d'autre part, la tendance à la décentralisation qu'expliquent les exigences d'une action rapide dans un Département militaire, sont plus que jamais nécessaires. Puis adjoignons-leur, en vue de les compléter, toutes celles qui seront reconnues efficaces. En pareille matière, le meilleur système est le système le plus large, le moins exclusif.

Au surplus, la responsabilité du ministre de la marine n'est pas la seule qui soit intéressée au maintien de l'inspection permanente. Celle des préfets maritimes, mandataires du ministre, celle des directeurs des services sont également en jeu. Jusqu'à présent, il avait été difficile, souvent impossible, d'actionner cette dernière, parce que, dans l'ancienne organisation, plusieurs services participaient à la même opération et qu'il était malaisé de discerner avec précision la part qui revenait à chacun d'eux dans l'œuvre commune. On sait, en effet, que l'ancienne organisation, qui a été établie par l'ordonnance de 1844, et à laquelle a mis fin le décret du 25 août 1900[1], était essentiellement basée sur le principe de la contradiction entre les services d'action, qui consomment ou transforment, et le service de surveillance administrative, qui représentait spécialement l'intérêt financier de l'État. Par cela même que les services consommateurs avaient un contradicteur légal de leurs dépenses dans le commissariat, ils n'avaient pas la libre disposition de leurs crédits. Tout achat, toute livraison, tout emploi de matières, impliquait la contradiction ou, pour exprimer

[1] Le décret du 25 août 1900 a été précisé et complété par la décision présidentielle du 1er mars 1901, qui a supprimé expressément la surveillance administrative exercée par le commissariat sur les directions de travaux. (*Note de l'auteur.*)

Digitized by Google

la même idée en d'autres termes, la collaboration des deux ordres de services. D'où, indépendamment de la gêne qui découlait pour le service d'action de ce parallélisme, une confusion inévitable dans le résultat obtenu et l'impossibilité, s'il survenait un mécompte, des lenteurs, des embarras, d'assigner équitablement à chaque service sa part dans les responsabilités encourues.

Aussi les services d'action, qui avaient trouvé commode, dans les premiers temps, de se dérober aux responsabilités, ont fini par comprendre que le désir d'y échapper les retiendrait indéfiniment sous la dépendance du service chargé de les surveiller et que, pour s'affranchir de cette tutelle, ils devaient faire de leur propre responsabilité la rançon de leur autonomie. Une fois entrés dans cette voie, ils ont entamé avec le commissariat, leur surveillant administratif, une lutte mêlée de succès et de revers, qui leur a valu cependant peu à peu la restitution de droits naturels et qui est à la veille de se terminer par la reconnaissance légale de leur autonomie. Le projet de loi qui la consacre a été adopté par la commission de la marine de la Chambre. Il est à l'ordre du jour de cette Assemblée. L'état de l'opinion, tant à la Chambre qu'au Sénat, nous autorise à le considérer comme voté.

Mais l'autonomie des services, pour ne pas dégénérer en liberté illimitée, doit avoir un contrepoids dans un organisme indépendant qui en contrôle les mouvements. Et comme ces mouvements se succèdent de minute en minute, comme chacun d'eux se résout en dépenses et se répercute finalement sur le budget de l'État, l'organe de contrôle doit être situé à proximité pour pouvoir les surveiller et les suivre, rappeler à la règle les services d'action, s'ils s'en écartent, avertir qui de droit, si sa voix n'est pas entendue, et réunir tous les éléments d'instruction nécessaires pour le jour où se posera, devant le ministre ou le Parlement, la question de responsabilité.

Une pareille tâche ne peut appartenir qu'à l'inspection permanente. La détermination précise des responsabilités, qui est la condition absolue de l'autonomie des services, éloigne toute idée d'intermittence dans le fonctionnement du contrôle. Soit qu'elle résulte de documents écrits, soit qu'elle dérive des faits, il est indispensable, pour qu'aucun doute ne puisse surgir dans la suite, que les documents et les faits puissent être vérifiés dès l'origine. Si un débat était possible, théoriquement parlant, sur les avantages com-

Digitized by Google

parés de l'inspection permanente et de l'inspection temporaire dans l'organisation antérieure des services de la marine, l'autonomie des services en a modifié radicalement les données. Ce serait fermer les yeux à l'évidence que de ne pas vouloir reconnaître à quels désordres on risquerait de livrer les services, à quels dangers on exposerait les finances de l'État, si l'on décidait tout ensemble l'indépendance des services et l'intermittence du contrôle. Ce serait, par surcroît, le comble de l'absurdité que d'attendre d'une pareille organisation la mise en jeu facile de la responsabilité des services, en même temps qu'une sauvegarde plus grande de la responsabilité ministérielle.

Reconnaissons-le franchement : l'autonomie des services et le maintien d'une inspection permanente et indépendante sont deux conceptions intimement liées.

*Fausse analogie entre le contrôle de la marine et les contrôles des colonies, de la guerre et des finances.*

On se prévaut contre l'inspection permanente de la marine de cette particularité que ce mode de contrôle n'est en usage dans aucun autre Département ministériel, et l'on se complaît à répéter qu'aux finances, à la guerre, aux colonies, on se contente sans inconvénients d'une inspection mobile.

L'assertion n'est parfaitement exacte qu'aux finances et à la guerre.

Originairement, le contrôle des colonies ne s'est exercé que d'une façon intermittente, par des inspections temporaires. C'est même encore aujourd'hui le mode de contrôle généralement employé dans nos colonies. Mais on l'a jugé insuffisant pour les plus considérables d'entre elles, et l'on a doté l'Indo-Chine et Madagascar d'une inspection résidente.

Deux obstacles s'opposent à ce qu'on étende cette mesure à toutes les colonies : les résistances qu'elle soulève de la part des gouverneurs[1], et les difficultés d'application provenant de la dissémination et du nombre des centres à inspecter. Les gouverneurs des colonies ressemblent sous ce rapport à nos préfets maritimes. Ils sont impatients de la contradiction, quand elle peut s'enhardir de son indé-

[1] *Revue maritime et coloniale*, tome CXLI, page 483.

Digitized by Google

pendance. Ils allèguent, pour l'écarter, les différences d'administration entre la métropole et les colonies, la convenance de ne pas enserrer l'administration coloniale dans des règlements trop stricts, d'autres arguments empruntés aux circonstances du milieu, de l'état des esprits, des besoins spéciaux. Il est douteux que toutes ces raisons soient valables pour les exempter d'une inspection permanente, alors surtout que l'inspection actuelle des colonies ne se recommande pas par des résultats bien probants, en tant du moins que contrôle administratif. Mais la raison tirée de l'éparpillement et du nombre des centres d'inspection mérite davantage d'être prise en considération. Elle est, d'ailleurs, commune aux trois Départements ministériels des colonies, des finances et de la guerre. Dans les trois, l'institution d'un contrôle permanent obligerait à créer un nombre très considérable de fonctionnaires.

A la guerre, il y a 100 ordonnateurs secondaires et 300 sous-ordonnateurs. Pour que l'inspection permanente y fonctionnât effectivement, ces ordonnateurs et sous-ordonnateurs devraient être flanqués d'autant de contrôleurs, qui auraient à porter leurs investigations sur toutes les parties de l'administration militaire : marchés, adjudications, fournitures, liquidations de dépenses, ordonnancements. On n'a pas estimé sans doute que les avantages d'une institution ainsi comprise fussent suffisants pour en compenser les inconvénients, et l'on a imaginé un système particulier de contrôle, dont les conditions essentielles atténuent considérablement les défectuosités inhérentes au contrôle mobile [1]. Les liquidations faites sur place par les ordonnateurs locaux de la guerre ont un caractère provisoire. Elles sont envoyées à la direction du con-

[1] On aurait tort de croire que ce système constitue un idéal dans l'opinion de ceux qui le mettent en œuvre : témoins les deux extraits suivants :

« Il n'en est pas moins vrai que plusieurs écrivains militaires d'un grand mérite, et notamment certains fonctionnaires de l'intendance, ont émis l'avis que, dans le système actuel, le contrôle local n'était pas suffisamment effectif au sein de l'armée de terre. » (*Commission extraparlementaire. —Délégations*, tome III, page 364.)

« Si j'en crois M. l'adjoint à l'intendance Rémy, auteur d'un remarquable traité sur la comptabilité publique, « la surveillance administrative (de l'intendance) serait ineffi- « cace ; elle ne pourrait s'attaquer à tous les abus, par crainte de représailles ». Et l'auteur conclut : « Il faudra donc, un jour ou l'autre, arriver à reconstituer un contrôle local analogue à celui d'autrefois, c'est-à-dire s'exerçant au nom du ministre et indépendant des chefs militaires locaux. » — *Commission extraparlementaire. — Délégations*, tome III, p. 316.

Digitized by Google

trôle et de la comptabilité générale du ministère, qui les vérifie. C'est seulement après cette revision qu'elles deviennent définitives[1].

Dans la marine, le nombre des ordonnateurs est très limité. Il n'en a jamais existé qu'un par port. Même avec l'autonomie des services, la marine conservera cette unité d'ordonnancement. De plus, les liquidations effectuées dans les ports et les établissements hors des ports sont définitives. Une fois mandatées par l'ordonnateur secondaire, elles n'ont à subir d'autre revision que celle de la Cour des comptes.

Cette attribution de liquidation et de mandatement définitifs, confiée aux chefs de service et aux ordonnateurs locaux comporte, comme garantie indispensable, une inspection préventive et constante. Les liquidations donnent lieu à des redressements fréquents. Leur examen exige de la part des inspecteurs une attention soutenue et beaucoup de temps.

Ainsi la différence des organismes du contrôle s'explique par la différence des situations et des procédés. A la guerre, le siège du contrôle est à Paris, et les tournées qu'il effectue ont pour objet la marche générale du service plutôt que son fonctionnement journalier. A la marine, le siège principal du contrôle est dans les ports et les établissements hors des ports, où les liquidations sont définitives et doivent être revisées, préalablement à l'ordonnancement sur place.

A la guerre, les centres administratifs sont très nombreux et disséminés. A la marine, si l'on excepte l'administration de l'inscription maritime et les établissements d'outre-mer, tous les services à terre sont concentrés dans cinq grands ports et trois établissements hors des ports, avec lesquels la guerre n'offre rien de comparable, ni au point de vue de la valeur du matériel en approvisionnement, qui dépasse 95 millions pour le seul port de Toulon, ni quant au chiffre des dépenses qui y sont liquidées et dont le total atteint près de 200 millions par an. Aussi a-t-on pu placer des inspecteurs à demeure dans les centres d'administration de la marine, tandis que la guerre était dans la nécessité de donner une organisation tout autre à son corps d'inspection administrative[2].

[1] *Commission extraparlementaire. — Sous-commissions*, tome I, page 401.

[2] Tels sont les motifs essentiels qui ont déterminé la diversité d'organisation du con-

Digitized by Google

L'analogie que certains prétendent exister entre l'inspection de la marine et celle des finances n'est pas mieux fondée.

Remarquons tout d'abord que cette dernière se superpose, dans toutes les régies financières, à la surveillance d'agents spécialisés sous les ordres des directeurs départementaux ou régionaux, vérificateurs, contrôleurs, inspecteurs. Ceux qui n'acceptent un contrôle résident pour la marine qu'à la condition de le subordonner aux préfets ont même tiré argument de ce qui se passe aux finances pour demander de transformer l'inspection actuelle en contrôle purement mobile du second degré et de la remplacer dans les ports par le commissariat surveillant tous les services pour le compte du préfet maritime. C'est vouloir assimiler deux Départements ministériels qui n'ont rien de comparable.

On comprend que le directeur d'une administration fiscale chargée du recouvrement des impôts, de la perception des droits d'une certaine catégorie, de l'exploitation d'un monopole de l'État, ait des agents pour contrôler soit la perception par les comptables, puisqu'il est, d'une façon générale, responsable des recouvrements dans le département ou la région, soit la fabrication, source de revenus publics, dont il répond. Mais la marine n'est pas un service de recettes; c'est, au contraire, un service de dépenses, auxquelles le budget pourvoit à l'aide de crédits gérés non point par le préfet maritime, mais par les chefs de service. Il n'y a donc aucune ana-

trôle à la guerre et à la marine. M. Bouchard les perd de vue ou les méconnaît, emporté par ses préventions contre l'inspection permanente, quand il rattache cette différence au défaut prétendu d'indépendance de l'inspection de la marine. « Au moment de la discussion du projet de loi sur l'administration de l'armée, on a examiné la question du contrôle. On avait alors sous les yeux le contrôle de la marine, qu'on devait être disposé à prendre pour modèle, engoué (*sic*), comme on l'était à ce moment, de l'organisation de la marine, comme on avait pris la préfecture maritime pour modèle de l'organisation du corps d'armée. Pourquoi ne l'a-t-on pas fait? Pour une raison excellente; c'est qu'on a consideré que dans la marine l'inspecteur n'était pas assez indépendant et qu'à la guerre on ne pouvait pas subordonner, à un degré quelconque, pour la discipline, celui qui doit contrôler à celui qui commande. Voilà la raison pour laquelle on a adopté le mode de contrôle usité à la guerre. » — *Commission extraparlementaire*. — *Commission plénière*, tome I, page 47. C'est là un raisonnement fantaisiste. Qui donc aurait pu s'engouer de l'organisation de la marine à une époque où la marine était reléguée au dernier rang des préoccupations publiques et au lendemain de la publication du rapport de M. Lamy! Les auteurs de la loi du 16 mars 1882 ont préféré l'inspection mobile à l'inspection permanente, parce qu'ils n'ont pas cru, à tort peut-être, rationnel et économique de créer quatre ou cinq cents contrôleurs locaux distincts des ordonnateurs ou sous-ordonnateurs. Voilà la vérité.

Digitized by Google

logie entre le rôle du préfet maritime, qui n'a la direction supérieure de l'administration dans son arrondissement que parce qu'il est chef militaire, avec les attributions d'un directeur de l'enregistrement, des contributions directes ou indirectes, des douanes, des tabacs, etc..... C'est commettre une singulière erreur de jugement que de vouloir calquer l'organisation du contrôle de la marine sur celle des contrôles spéciaux de ces administrations.

Quant à l'inspection des finances, en dehors de toute considération tirée de l'éparpillement de ses centres d'opérations, elle a une mission générale qu'il faut se garder de confondre avec celle des contrôles administratifs intérieurs que possèdent la plupart des Départements ministériels et dont ils ont adapté le mode de fonctionnement à leurs besoins propres. Elle est surtout destinée à exercer un contrôle *a posteriori* sur des faits de gestion et de comptabilité en deniers. Sans négliger ses attributions d'ordre financier, non plus que la surveillance des comptables, l'inspection de la marine est, au contraire, par essence, administrative. Elle veille à l'observation de toutes les prescriptions légales et réglementaires; elle intervient, avec un caractère préventif, dans toutes les opérations portant engagement ou liquidation de dépenses, c'est-à-dire dans des actes d'administration dont souvent la reconstitution intégrale est impossible après coup. Ainsi que l'énonce avec beaucoup de raison l'article souvent cité de la *Revue maritime*, « la multiplicité et la nature particulière de ces actes confinant souvent avec « le côté technique se compliquent de ce que, dans le milieu maritime, le commandement et les services d'action ont tendance à « invoquer l'imprévu des circonstances ou l'urgence des besoins « pour faire fléchir la règle ou passer outre aux considérations « d'économie ». L'intervention continue du contrôle résident et indépendant peut seule contre-balancer cette tendance.

Les inspecteurs des finances procèdent surtout à des vérifications de caisses. Ils opèrent sur des documents comptables avec le seul souci d'en constater la régularité. Il n'y a place dans leurs investigations à aucune action préventive. C'est sur des actes consommés que porte leur contrôle. Les pièces de recettes et de dépenses qui en sont la matière se trouvent toujours dans le bureau du comptable où, du moins, les opérations financières étant complètement décrites dans la comptabilité, on y peut facilement retrouver leurs éléments.

Digitized by Google

Pour cela, une inspection mobile est suffisante, qu'elle soit exercée par l'inspection générale des finances ou par l'inspecteur particulier d'un service.

Les intérêts de l'État n'ont pas à souffrir de ce mode d'inspection. Suivant une expression vulgaire, l'État ne perd jamais ses droits. Si l'inspecteur de l'enregistrement, par exemple, s'aperçoit, en feuilletant les registres d'un receveur, que les droits à percevoir pour un héritage ou une vente ont été évalués d'après un tarif trop bas, il fait réclamer au contribuable le surplus à payer. S'il acquiert la preuve d'une dissimulation, le recours reste ouvert à l'État contre le bénéficiaire de la fraude. La prescription est de deux ans. Ainsi l'État s'est donné une marge de temps suffisante, puisque les recettes de l'enregistrement sont l'objet d'une vérification annuelle.

Les finances ne gagneraient pas grand'chose à posséder une inspection permanente. Elles ne perdent pas grand'chose, si toutefois elles perdent quelque chose, à n'avoir qu'un contrôle mobile.

Dans la marine, répétons-le, le contrôle s'adresse à des faits administratifs, qui, une fois accomplis, défient toute revision, à moins que les pièces qui les rappellent et les constatent ne recèlent dans leur contexture quelque indice d'irrégularité. L'opportunité et la moralité des opérations ne s'apprécient le plus souvent que par la connaissance des circonstances qui les ont causées, précédées ou accompagnées. Il faut donc à la marine un contrôle contemporain et témoin des faits. Seule, une inspection permanente réalise cette condition. On ne saurait, par simple esprit de symétrie, soumettre à un régime identique deux Départements ministériels, deux institutions ayant une mission aussi distincte.

La fausse analogie que nous réfutons n'est pas nouvelle. Déjà, dans l'enquête parlementaire de 1849, on prétendait que la comptabilité en deniers, comme celle du matériel, renfermait la description des faits et qu'il n'était pas indispensable de les observer sur place et sans cesse pour saisir la corrélation des opérations et pour rapprocher les pièces justificatives de l'énonciation d'une dépense quelconque. Donc, disait-on, les éléments d'appréciation se trouvent dans les registres des divers détails, où l'inspection mobile ira les saisir et les confronter, à l'instar de l'inspection des finances.

C'est encore le langage que nous entendons aujourd'hui. Il provoque la même réplique. Oui, la comptabilité est la description des

Digitized by Google

faits, en tant que faits accomplis. Elle ne peut rien apprendre sur la manière dont les faits se sont passés. Or, c'est cette manière qui constitue, à proprement parler, la vérité des faits. Les pièces de comptabilité sont vainement régulières, si le fait n'a pas été régulier. Quand des pièces établissent qu'un travail a été payé sur le chapitre des crédits de l'artillerie, auquel on l'a faussement imputé, en libellant faussement son énonciation, tandis qu'il ressortissait au chapitre des travaux hydrauliques, qui pourra contester la régularité des pièces, sinon le fonctionnaire témoin du fait et de la fausse imputation? La distinction entre les faits réels et les faits donnés pour tels dans les pièces de comptabilité sape par la base le raisonnement captieux qui représente les pièces de comptabilité comme équivalentes au témoignage oculaire de l'inspection.

Peut-être pensera-t-on que nous nous sommes trop appesantis sur cette question d'analogie prétendue entre la marine et les trois administrations des colonies, de la guerre et des finances. Mais on en a tant usé et abusé contre la permanence de l'inspection de la marine dans l'enquête de la commission extraparlementaire, on y est revenu avec une telle assurance dans la discussion du projet de loi sur le contrôle à la Chambre des députés, que nous avons cru bon de prémunir le Sénat contre ce genre d'argumentation.

Arrivons, sans plus tarder, à d'autres griefs, qui ont cours un peu partout, contre l'institution de l'inspection permanente.

**Réfutation des objections dirigées contre l'inspection résidente.**

§ 1. — *Elle ne fait pas échec au commandement.*

On s'en va répétant que l'inspection permanente des ports fait échec au commandement. C'est le grief le plus répandu et, pour peu qu'il soit énoncé sur un ton tranchant, il manque rarement son effet.

Le rapporteur du projet de loi à la Chambre s'en est montré fort ému. Il n'a pas hésité à dire que, si le reproche était fondé, si l'inspection permanente paralysait le commandement, qui, de sa nature, doit être libre pour être responsable de ses actes, il faudrait se hâter d'aviser [1].

[1] *Journal officiel. — Chambre des députés. — Débats parlementaires* 1900, page 1792, 1re colonne.

Digitized by Google

Toutefois le rapporteur s'est rassuré, en se souvenant à propos que l'inspection permanente avait été constituée à l'état d'organe distinct et indépendant par le règlement du 7 floréal an VIII; que, malgré les conclusions défavorables de l'enquête de 1849, elle avait été conservée et fortement organisée par le décret du 12 janvier 1853, et il s'est dit, avec toute apparence de raison, que ni le premier consul Bonaparte, ni l'empereur Napoléon III n'étaient hommes à vouloir entraver le commandement militaire et le faire plier devant un fonctionnaire de l'ordre administratif. Il s'est rappelé que des officiers généraux l'avaient approuvée, l'amiral Gervais entre autres, qui ne passe pas cependant pour un fougueux partisan de la suprématie du pouvoir civil sur le pouvoir militaire. Il est à croire que la Chambre s'est rassurée à son tour, comme M. Gerville-Réache, puisqu'elle a donné son approbation la plus complète à la constitution du contrôle permanent, telle que le projet de loi l'établit.

Nous sommes convaincus que le Sénat ne sera pas plus ombrageux que la Chambre sur la question des droits du commandement dans nos préfectures maritimes. Mais nous lui demandons la permission d'insister un peu sur ce prétendu grief, pour lui en faire toucher du doigt l'inanité et surtout pour lui dévoiler les arrière-pensées qui se dissimulent derrière cette vague formule : *échec au commandement*.

Ne perdons pas de vue que le préfet maritime est un personnage à double caractère. Il réunit sur sa tête deux sortes d'attributions, des attributions militaires et des attributions administratives.

Comme militaire, le préfet maritime a, dans l'étendue de son arrondissement, les pouvoirs les plus considérables et les plus incontestés, des pouvoirs supérieurs à ceux d'un commandant de corps d'armée. Il commande en chef toutes les forces maritimes qui concourent à la défense de l'arsenal. Par le major général, qui est placé sous ses ordres, il a l'entretien et la mobilisation de la flotte. Gouverneur de la place, il met en état les forts et les batteries. Il a sous ses ordres le recrutement de l'armée navale, le fonctionnement des sémaphores, la justice maritime. Il dispose même, pour dessaisir au besoin la justice civile, de la ressource exceptionnelle qui s'appelle l'arrêté de conflit. Tous lui doivent obéissance à ces divers titres. Voilà pour le personnage militaire.

Digitized by Google

Comme administrateur, il a la direction supérieure de tous les services de l'arsenal, flotte, constructions navales, artillerie, défenses sous-marines, travaux hydrauliques, solde, habillement, subsistances, service de santé, ainsi que du service de l'inscription maritime dans tout l'arrondissement.

Quand on dit l'inspection permanente fait échec au commandement, céla doit s'entendre, semble-t-il, des attributions militaires du préfet maritime. Mais est-ce bien là la portée donnée à cette assertion par ceux qui s'en servent contre l'inspection permanente ?

Si nous n'avons pas oublié le langage de l'amiral Gueydon et celui de l'amiral Lugeol, ce dont ils se plaignent, ce n'est point de ne pas avoir, comme commandants en chef, la liberté absolue de leurs mouvements, c'est d'être contraints de souffrir, à côté d'eux, un fonctionnaire préposé, par les décrets, au contrôle des actes administratifs et indépendant du préfet maritime dans l'exercice de cette fonction. Pour l'amiral Gueydon, le contrôle des actes administratifs devrait s'absorber dans ses pouvoirs propres et relever directement de lui. Pour l'amiral Lugeol, l'indépendance de ce contrôle nuit à la considération du préfet maritime, en l'obligeant de tolérer la présence d'un fonctionnaire qui a le droit de requérir de lui l'observation ponctuelle des lois, décrets ou règlements, *comme si le préfet pouvait enfreindre des lois sans des motifs graves, dont il est responsable envers le ministre.* L'amiral Brown de Colstoun répugne à la pensée que le préfet maritime soit du nombre des personnes soumises au contrôle [1].

Dégageons le grief fondamental qui s'enveloppe de formules différentes dans les réflexions émises par les amiraux et les préfets maritimes. Ce grief vise l'indépendance du contrôle. Pas un amiral, pas un préfet maritime n'a mis en avant une atteinte quelconque portée à son caractère de commandant en chef. Il n'aurait pu le faire, d'ailleurs, sans avouer implicitement qu'il l'avait volontairement tolérée. Car les règlements l'arment de pouvoirs disciplinaires à l'égard de l'inspecteur, qui est son subordonné sous le rapport hiérarchique. L'enquête de la commission extraparlementaire nous a révélé un cas, un seul, et peut-être n'en existe-t-il aucun autre, où un préfet maritime a fait usage de ses pouvoirs disciplinaires

[1] *Commission extraparlementaire. — Commission plénière*, tome I, page 467.

Digitized by Google

contre un membre du corps de l'Inspection. Il s'agit d'une punition infligée à un inspecteur du port de Toulon pour avoir transmis au préfet une observation de service sans l'avoir accompagnée de la formule de salutation prévue par le décret sur le service à bord des bâtiments de la flotte[1].

Non, ce n'est pas au commandant en chef que l'inspection permanente fait échec, si échec il y a : c'est à l'administrateur. Or, même en ce qui concerne l'administrateur, l'expression est des plus inexactes. Quel est le droit de l'inspecteur vis-à-vis du préfet en matière administrative? L'inspecteur requiert de lui, si besoin est, l'observation des lois et règlements. Sentinelle de la loi, placée dans l'arsenal par le ministre de la marine pour la faire respecter, il crie qui-vive? à quiconque franchit ou fait mine de franchir les limites légales, au préfet, mandataire et subordonné du ministre, comme aux subordonnés du préfet. Le cri d'alarme poussé, la sentinelle se tait. Il ne lui reste d'autre droit à exercer, ni d'autre devoir à remplir que d'informer le ministre, avec qui la correspondance directe lui est ouverte pour toutes les affaires de son service.

Le préfet maritime ainsi averti, ainsi requis, s'arrête ou passe outre. Après comme avant l'avis qu'il reçoit de l'inspection, sa liberté est complète. Il ne doit compte de ses actes qu'au ministre. La présence de l'inspecteur dans l'arsenal ne lui ôte nullement ce privilège. Soutenir qu'elle tient en échec sa liberté d'action comme administrateur, c'est ignorer ou altérer les règlements. Les textes sont formels.

Il y a même cette particularité dans les actes qui régissent la matière, que les cahiers d'observations et les rapports d'inspection contenant des rappels au règlement ne doivent parvenir au ministre qu'après avoir été soumis aux services intéressés, d'abord, puis au préfet maritime, qui y consigne son avis et, s'il y a lieu, sa décision. D'un autre côté, quand un cahier d'observations n'a pas reçu satisfaction localement, et que l'inspecteur en chef, persistant dans sa manière de voir, l'adresse au ministre, il doit donner avis de cette transmission au préfet maritime.

On comprend sans peine que des décrets entourant de ces réserves et de ces ménagements le droit de réquisition perma-

[1] *Commission extraparlementaire. — Délégations*, tome II, page 604.

Digitized by Google

nente aient pu être proposés à la signature d'un Bonaparte et d'un Napoléon III.

Dès lors, que penser et que dire des conceptions paradoxales qui assimilent l'inspecteur permanent à un censeur superbe, dominant si bien préfet maritime et directeur qu'aucun mouvement administratif ne peut s'effectuer dans l'arsenal sans sa permission. C'est un député, M. d'Agoult, qui les a portées à la tribune, et qui, sans autre explication, a soutenu que, par cela seul que l'inspection était permanente, elle infirmait les pouvoirs du commandant en chef, créant un dualisme tel que « l'administration restait en l'air, l'*administrateur ne bougeant pas, de crainte du contrôleur, et le contrôleur ne faisant rien de son côté, tout en étant un personnage important*[1] ».

Comme si ce n'était pas assez d'un tel verbiage, le même député a appris à ses collègues que ce *système du censeur à poste fixe* existait en Chine, sans aller pourtant jusqu'à insinuer que nous l'en avions importé ; qu'il y formait un rouage essentiel du gouvernement et que, grâce à cette institution, *le censeur avait fini par arrêter l'impératrice.* Ce dernier trait achève le tableau. Si le censeur chinois a pu arrêter cette impératrice altière qui, d'un signe de la main, fait tomber les têtes des mandarins les plus haut placés, c'est bien le moins que le censeur français dans nos ports arrête le préfet maritime.

Voulez-vous une peinture plus pittoresque ? C'est le même orateur qui va nous la tracer, Il s'évertue encore à prouver que, dans le système du projet de loi, le contrôle peut intervenir pour empêcher un acte. M. Rouvier l'interrompant, lui crie de sa place : « Le contrôle signale les irrégularités et rend ainsi un grand service à celui qui est responsable. » L'interruption n'est pas banale, venant d'un tel financier. L'orateur sent que, pour en détruire l'effet, il faut frapper un grand coup. « Je crois, reprend-il, que le contrôle « empêche l'effet comme les colonels sous l'Empire empêchaient les « votes. Vous savez comment se passait le vote dans l'armée, le colonel « disait : « On pourra voter comme on voudra. On mettra tous les « bulletins « oui » dans le casque du lieutenant-colonel et tous les

[1] *Journal officiel. — Chambre des députés.— Débats parlementaires*, 1900, page 1789, 2e colonne.

Digitized by Google

« bulletins « non » dans le mien. Le premier qui touchera à mon « casque aura affaire à moi. » Le contrôleur agira de même vis-à-« vis de la liberté administrative du commandant en chef. Le com-« mandant en chef ne pourra pas faire un pas sans l'autorisation du « contrôle[1]. »

Nous n'aurons garde de discuter sérieusement de semblables rapprochements. Nous nous contenterons de demander pourquoi nos préfets maritimes seraient plus susceptibles, comme administrateurs, que nos commandants de corps d'armée. C'est un ennemi de l'inspection permanente, M. Prigent, qui a fait ce rapprochement dans une séance de la commission d'enquête extraparlementaire. L'amiral Brown de Colstoun contestait l'action de l'inspection à l'égard des préfets maritimes. M. Prigent a rappelé les articles formels des décrets qui la proclament et il a fait remarquer que les contrôleurs de la guerre ont la même action vis-à-vis des commandants de corps d'armée, qui sont assujettis à leur inspection pour leurs actes administratifs[2]. Le mode de contrôle ne change pas la nature ou la portée de cette action. S'il y avait dans l'action elle-même échec au commandement et, par suite, affaiblissement de l'autorité ou déconsidération de la personne, le résultat serait le même, que l'inspection fût permanente ou qu'elle fût temporaire. Nous ignorons si des commandants de corps d'armée ont élevé des plaintes contre les attributions du contrôle de la guerre. Nous ne le croyons pas. Quoi qu'il en soit, d'ailleurs, les attributions des contrôleurs sont restées ce que la loi organique du 16 mars 1882 les a faites. Nous n'avons jamais entendu dire que la haute situation des commandants de corps d'armée s'en soit trouvée diminuée.

Ainsi tombe, devant une analyse impartiale des textes et des situations, ce grief de l'échec au commandement, aussi vague dans son expression que mal fondé dans ses motifs[3].

[1] *Journal officiel. — Chambre des députés. — Débats parlementaires*, 1900, page 1789, 1re colonne.

[2] *Commission extraparlementaire. — Commission plénière*, tome I, page 492.

[3] « Il n'y a, au fond, qu'une question dans cette affaire du contrôle permanent, et l'on n'en demande l'abolition que pour une seule raison — très délicate, je le reconnais — ce sont les rapports du contrôle avec le préfet maritime. Il y a là une réglementation à faire, des situations à définir. — *Je me range d'ailleurs du côté du préfet maritime.* Le jour où vous aurez défini ces situations, il n'y aura plus de question de contrôle : le contrôle permanent devra subsister. » (*Commission extraparlementaire. — Commission*

Digitized by Google

§ 2. — *L'inspection résidente n'entrave pas les services.*

Le grief relatif aux entraves apportées par l'inspection permanente aux divers services de l'arsenal serait-il plus sérieux ?

Il serait grave assurément, si nous nous en rapportions sans examen aux déclarations des adversaires de l'inspection permanente. Tous affirment que l'action de l'inspection permanente complique les affaires, gêne la marche des services, entraîne des retards et cause des embarras dont les services souffrent grandement. Des faits précis, ils n'en citent pas.

Pour l'amiral Vignes, la nécessité pour l'inspection de suivre sans cesse, à tous les instants de la vie, tout ce qui se fait dans l'arsenal, entrave l'administration et même incite les inspecteurs à dépasser la mesure [1].

Point de faits d'ailleurs, de simples affirmations.

Il a paru à M. Bouchard que l'ingérence constante de l'inspection engendrait une gêne considérable sans utilité correspondante [2].

C'est une impression, mais rien de précis.

En regard de ces allégations, dépourvues de toute preuve et même de tout semblant de preuve, nous pourrions nous borner à rappeler les textes qui stipulent, en termes formels, renouvelés de décret en décret depuis celui du 2 brumaire an IV, que l'inspecteur ne peut arrêter, suspendre, ni empêcher aucune opération. Mais, on nous répondrait que les textes valent par la manière dont ils sont appliqués. Or, nous relevons à ce sujet, dans un document de la direction du contrôle, des indications très nettes qui mettent les choses au point. Ce document donne comme un fait incontestable que les fonctionnaires du contrôle gardent dans leur bureau très peu de temps, à peine vingt-quatre heures, les plus importants dossiers présentés à leur visa. Il ne fait pas honneur de ce fait seulement à leur activité, mais encore à leur juste défiance d'une critique mal intentionnée. « La vérité, poursuit le document, c'est « que les services voudraient que l'inspection visât sans examen

*plénière*, tome I, page 469.) Ainsi, M. Lockroy était si loin de vouloir amoindrir le prestige des préfets maritimes, en déposant le projet de loi que son successeur a fait voter par la Chambre, qu'il déclarait *se ranger du côté du préfet maritime*, dans le litige pendant entre le préfet et le contrôle.

[1] *Commission extraparlementaire. — Délégations*, tome I, page 261.

[2] *Commission extraparlementaire. — Sous-commissions*, tome I, page 30.

Digitized by Google

« les dossiers dont la formation a parfois demandé de longs mois « de travail à l'administration. Celle-ci, généralement, invoque « l'urgence, par exemple, pour des marchés qu'elle a mis six mois « à préparer. De bonne foi, peut-on, en pareil cas, accuser l'ins- « pection d'entraver le service, parce qu'elle se réservera un délai « de vingt-quatre heures pour leur examen, et occasionnera-t-elle « un retard, parce qu'un marché, au lieu d'une préparation de six « mois, aura exigé une préparation de six mois et un jour[1] » ?

L'inspection aurait beau jeu à retourner le reproche de retard contre les services contrôlés, ainsi que l'indique la déposition de l'inspecteur en chef du port de Toulon devant la commission d'enquête, déposition qui n'a suscité aucune contradiction. M. de Kerjégu s'inquiétait de savoir si les réponses provoquées par les observations de l'inspection locale lui parvenaient assez promptement pour qu'elle pût en référer à l'administration centrale. Nous transcrivons la réponse de l'inspecteur en chef :

« Non, dit M. Châtelain, et nous nous en sommes souvent plaints. « Même si notre observation est de nature à provoquer une réponse « immédiate, ce n'est pas une raison pour qu'on nous réponde « immédiatement. J'ai eu certaines difficultés avec les constructions « navales. Elles doivent répondre dans les trois jours. Eh bien ! « elles prennent huit jours, dix jours, quelquefois des mois. J'ai dû « signaler le fait au ministre. On a prétendu que l'inspection para- « lysait l'action. Non, on n'a qu'à nous répondre et passer outre, « en disant : Je rendrai compte au ministre, mais je passe outre. »

M. de Kerjégu insiste : « Il est avéré qu'on vous a fait attendre la « réponse ? »

« Oui, répond encore l'inspecteur en chef, qui ajoute à sa décla- « ration antérieure un détail piquant, oui, et toujours pour les « affaires importantes. Pour celles qui ne le sont pas, on nous « répond. Quand j'ai la réponse, je la porte à la connaissance du « préfet maritime, à moins qu'elle ne m'ait convaincu et que je « ne m'aperçoive que mes observations n'ont pas la portée que je « supposais. Dans ce cas, je vise la pièce et je la renvoie[2] ».

Remarquons d'ailleurs que, dans l'enquête, les chefs de service

[1] *Revue maritime et coloniale*, tome CXLI, page 492.
[2] *Commission extraparlementaire. — Délégations*, tome I, page 238.



Digitized by Google

des arsenaux se sont abstenus, à une ou deux exceptions près, d'imputer à l'inspection permanente ces retards imaginaires. Ils savaient trop par expérience que la procédure suivie, pour les observations présentées par l'inspection, au cours de ses vérifications quotidiennes, permet de résoudre les difficultés sans retard nuisible. Lorsque l'inspecteur relève une dérogation au règlement, il la signale au chef du détail ou à l'officier intéressé, qui, le plus souvent, en tient compte. S'il y a désaccord entre eux, l'inspecteur transmet, par la voie de l'imprimé réglementaire du cahier d'observations, cette première correspondance à l'inspecteur en chef, qui traite alors l'affaire avec le chef du service. Si le litige ne prend pas fin, il est soumis au préfet, qui statue. Quand l'inspection croit devoir en appeler au ministre, le préfet a la faculté de dispenser le service d'attendre la réponse ministérielle, si la marche des affaires doit souffrir de cette attente.

De même, les rapports périodiques de l'inspection sur la situation des approvisionnements et sur les comptes des travaux, les rapports éventuels auxquels donne lieu de sa part l'inspection d'un quartier, d'un corps, dépôt, bâtiment ou d'un service quelconque de l'arsenal, sont, avant leur envoi à Paris, soumis à une instruction contradictoire auprès du service contrôlé et communiqués au préfet maritime. L'un et l'autre ont ainsi toutes facilités de faire cesser immédiatement les pratiques défectueuses ou abusives. Où voit-on là une entrave apportée au fonctionnement de l'administration ? Admettons, si l'on veut, que cette procédure annule dans certains cas la vertu préventive de l'inspection permanente, réduite à constater que l'affaire se consomme, pendant qu'elle s'instruit. D'abord, la constatation initiale n'en subsiste pas moins dans tous les cas et empêche le service d'invoquer le prétexte d'ignorance. Fixant les faits, elle permet de dégager plus tard les responsabilités. Puis, le bon sens dira qu'il y a lieu de réformer la procédure, si elle est défectueuse, non d'abolir l'inspection. Car le même bon sens apercevra sans peine que tout autre mode d'inspection préviendrait et empêcherait moins, pour ne pas dire du tout.

Au reste, il n'est qu'une minime partie des notes échangées entre l'inspection et les services qui soient envoyées à Paris. L'immense majorité des litiges se dénoue définitivement dans l'arsenal ; ce qui, soit dit entre parenthèse, prouve bien que, tout en agissant au nom

Digitized by Google

du ministre, l'inspection opère au profit des chefs de service et du préfet maritime. Dans sa déposition à l'enquête de 1894, M. Adam, après avoir entretenu la commission des affaires les plus sérieuses qu'il avait eu à traiter dans l'année, l'informa que les autres redressements de détail avaient fait l'objet de plus de mille notes, qui n'étaient point sorties de l'arsenal.

Osons le dire : ce ne sont pas les observations de l'inspection qui sont gênantes, ce sont les règlements qu'elles rappellent aux services. Une déposition bien caractéristique est celle du directeur de la fonderie de Ruelle[1]. Le général de la Rocque, très différent en cela de beaucoup de directeurs, voulait être contrôlé et avait fait doter la fonderie d'un inspecteur-adjoint. Le directeur de la fonderie ne cacha pas à la commission d'enquête la mauvaise humeur qu'il en ressentait. Il n'avait rien à dire contre l'inspecteur ; mais il déplorait la situation qui lui était faite par les observations du fonctionnaire chargé de l'avertir, « quand il s'écartait des règles qui « empêchaient de faire marcher le service ». « C'est une situation « inadmissible, disait-il ; passe encore si les règlements étaient par- « faits s'ils n'entravaient pas le service, il n'y aurait rien à dire. « Mais il y a des règles, comme celles de la classification des mul- « tiples chapitres (Salaires et matières — Artillerie), qui n'ont « pas d'autre résultat que de nous gêner. »

Le pis est qu'à Ruelle, en raison de la concentration des services, l'inspecteur, au témoignage du directeur, *voyait toutes les pièces* et signalait *toutes les irrégularités au point de vue des imputations budgétaires*. Là surtout était le mal. Le directeur « était lié par les « règlements. Toujours les chapitres ». Et malheureusement, l'inspecteur « s'attachait aux détails des règlements, aux spécialisations « des chapitres, qui sont des obstacles continuels ».

L'excellent directeur, le colonel Bertin, n'avait pas l'air de se douter qu'il avait à sa disposition un moyen infaillible de se débarrasser des observations de l'inspecteur : c'était de n'y pas donner lieu et d'éviter avec soin les infractions aux règlements, notamment les fausses imputations, qui étaient ses péchés mignons. Il était loin de songer à pareille solution de la difficulté. Dans son opinion, les litiges provenaient de ce que contrôleur et contrôlé

[1] *Commission extraparlementaire. — Délégations*, tome IV, pages 271 et suivantes.

Digitized by Google

n'avaient pas le même but. L'un avait les yeux fixés *sur son règlement ;* l'autre, *sur les affaires, les commandes.*

M. d'Agoult traduisait, en d'autres termes, la même doctrine que le colonel Bertin sur la différence des points de vue des services d'action et de l'inspection, lorsqu'il disait à la Chambre : « Quand « il s'agit de poursuivre des fautes, si on ne voit que le détail, on « poursuit trop [1]. » Ce qui revient à dire que la faute ne doit pas être considérée en elle-même, mais dans ses rapports avec le but de l'opération; excusable, si le but est digne d'approbation — et il l'est toujours pour les services d'action, — blâmable, dans le cas contraire. Tant pis pour le règlement, s'il souffre de cette latitude d'interprétation. C'est un gêneur dans l'espèce, et les gêneurs méritent qu'on ne se gêne pas avec eux.

A ce propos, M. d'Agoult citait à la Chambre, par ouï-dire, un port dont l'inspection avait fait rectifier dans une année 10,000 pièces environ, et ce n'était là, paraît-il, « qu'une infime partie des observations qu'elle avait faites [2] ». Nous doutons fort de l'exactitude du chiffre. Mais, si réellement il n'y a ni fantaisie ni exagération dans cette histoire, la première réflexion qui vient naturellement à l'esprit est tout en faveur de l'organisme qui exerce une surveillance si active, et elle s'accompagne d'un regret non moins naturel à l'égard des mauvaises habitudes des services contrôlés. La conclusion de M. d'Agoult est tout autre : ce qu'il blâme, ce ne sont pas les services coupables de tant d'irrégularités ou d'erreurs ; c'est l'organe de contrôle qui les leur signale, sous prétexte qu'il retarde leur travail, en les invitant à se redresser.

Tous les services d'action se ressemblent. Dans les ports, comme à Ruelle, ils sont impatients et se disent harassés des observations de l'inspection, non parce qu'elles les retardent, mais parce qu'elles les mettent en face des irrégularités commises. S'il y a entrave dans l'espèce, l'entrave est le fait du législateur. C'est lui qui en est l'auteur responsable. La spécialisation des chapitres budgétaires entre pour une bonne part dans les observations de l'inspection. Elle faisait le désespoir du directeur de Ruelle, qui ne s'expliquait pas que l'inspecteur refusât de laisser passer une imputation irré-

[1] *Chambre des députés.* — Séance du 4 juillet 1900.
[2] *Chambre des députés.* — Séance du 4 juillet 1900.

Digitized by Google

gulière de *17,700 francs seulement, dans un établissement qui avait dépensé, l'année précédente, 10 millions.*

Nous avons la conviction que les inspecteurs sont aussi ennuyés d'avoir à faire des observations, que les directeurs des services peuvent l'être de les recevoir. Nous avons la conviction qu'ils seraient enchantés de pouvoir attester par leurs rapports que les services de l'arsenal fonctionnent avec une parfaite régularité. Ce sentiment est commun, nous n'en doutons pas, à tous les inspecteurs. Qu'il s'agisse des finances, de la guerre ou de la marine, le métier de censeur n'a rien d'attrayant.

Mais on ne peut se fier pour la régularité des services au bon vouloir des hommes. On peut espérer que ce bon vouloir y tendra, s'y appliquera, y réussira peut-être. Mais la loi ou le règlement n'en sera pas moins indispensable pour le guider et lui tracer la route. Tant que la loi ou le règlement existera, il sera du devoir des inspecteurs de veiller à son application. Le grand nombre des observations qu'ils formulent ne prouve pas contre eux ; il prouverait plutôt contre les services, si nous instruisions le procès de l'administration de la marine.

Mais nous n'avons pas de procès à instruire. Nous rendons pleine justice aux intentions et aux qualités des administrateurs. Nous avons la certitude que, dans aucune administration française, le personnel des fonctionnaires ne se recommande par plus d'honnêteté, de capacité, de dévouement. Nous l'écrivons, parce que nous le pensons. Mais, en rendant à ce personnel un public hommage, nous acquérons le droit d'attendre de lui qu'il se montre respectueux observateur des lois et des prescriptions réglementaires, et qu'il ne prenne pas occasion de ses propres erreurs et de ses propres fautes pour desservir ceux qui ont la mission ingrate de les lui signaler.

Tel est le point de vue où l'on doit se placer pour juger les critiques formulées par certains chefs des services contrôlés contre les observations trop multipliées de l'inspection. Qu'on le remarque : ce n'est pas le mal fondé, le défaut de justesse, mais le nombre des observations qui est l'objet de leurs critiques. En vérité, dépend-il de l'inspection que ses observations soient en nombre plus ou moins limité ? Dépend-il d'elle qu'elles soient obligatoires ou facultatives ? L'inspection faillirait à sa mission, si elle fermait les yeux

Digitized by Google

sur les irrégularités qu'elle aperçoit. Elle trahirait la confiance du ministre, si elle gardait le silence sur les faits répréhensibles qui viennent à sa connaissance. Elle n'est pas libre, quoi qu'en ait pu dire un de ses principaux membres, de faire un départ entre les erreurs, d'arrêter les unes, de laisser les autres sans les signaler.

Ce n'est pas sans une certaine appréhension que nous avons entendu l'inspecteur en chef à qui nous faisons allusion se féliciter d'être resté en bons termes avec les services qu'il avait mandat de contrôler, en leur faisant des concessions[1]. C'est là une méconnaissance absolue du rôle de l'inspection. En vain cet inspecteur en chef a-t-il avancé, comme excuse, qu'il avait un droit d'appréciation dans l'espèce, comme haut fonctionnaire délégué du ministre, et qu'il s'agissait de concessions indifférentes au bien du service. Une telle doctrine est inadmissible. De deux choses l'une : ou les règlements étaient violés, et l'inspecteur devenait complice de la violation, en s'abstenant de la signaler, ou les règlements n'étaient pas en cause, et l'inspecteur n'avait pas à intervenir.

Il n'appartient pas au représentant du contrôle de faire un choix entre les règlements, en tenant la main à l'observation des uns et en se désintéressant des autres. Tous l'obligent dans une égale mesure, comme ils obligent les services. Qui ne voit d'ailleurs que la tolérance, même quand elle se limite aux irrégularités les moins graves, habitue les services à la répétition indéfinie des mêmes pratiques fautives et, par une sorte de contagion inévitable, les incite à des procédés également abusifs dans des circonstances plus graves ? Le doute peut exister sur l'application des règlements à des cas particuliers. L'inspection possède alors un droit d'interprétation. La concession, ainsi comprise, peut être licite et louable. Hors ce cas, elle est dangereuse.

Cette dernière réflexion nous amène à examiner un autre grief

[1] « M. Lockroy. — Permettez-moi de vous dire que les concessions ne paraissent pas rentrer absolument dans vos attributions. Il me semble que vous êtes par destination le personnage désagréable à tout le monde... Vous êtes là pour censurer, pour examiner, pour contrôler tout le monde, indépendant de tous, l'œil du ministre. C'est pourquoi les concessions, si elles doivent être faites, ne doivent pas l'être dans votre service. » (*Commission extraparlementaire, Délégations*, tome II, page 269.) Ces réflexions de M. Lockroy sont une réponse à M. Prigent, qui disait que les inspecteurs *étaient conduits à faire des concessions*. Disons, pour être juste, que M. Prigent corrigeait l'effet produit par cette dernière expression, en déclarant que ces concessions étaient *de forme plutôt que de fond*.

Digitized by Google

dirigé contre l'inspection permanente, qu'on accuse d'être une cause occasionnelle de froissements entre les personnes et même de véritables conflits.

### § 3. — *L'inspection résidente n'est pas une cause de froissements et de conflits.*

Hâtons-nous de le dire : c'est là une accusation de date relativement récente. Les luttes et les querelles entre le service contrôleur et les services contrôlés ont existé de tout temps, à l'état plus ou moins aigu, selon que le préfet maritime ou le ministre était plus ou moins prompt et résolu à en finir avec ces conflits d'attributions.

Quant aux froissements et aux conflits entre les personnes, il en est question seulement depuis l'enquête de la commission extraparlementaire. Jusqu'alors nul n'en avait eu vent. Quant la commission a fait son enquête, elle n'a trouvé qu'à Toulon des traces de ces froissements et de ces conflits, dont on a fait tant de bruit dans la suite. C'est dans ce port seulement qu'elle a eu connaissance d'une tension plus ou moins marquée dans les rapports du préfet maritime avec l'inspecteur en chef. L'amiral Vignes a fortement appuyé dans sa déposition sur la nature tracassière de l'inspection permanente, qui était à ses yeux la chose *la plus condamnable qu'il y ait au monde,* plus qu'une gêne, *une brimade* [1]. Le président de la délégation, très hostile, nous l'avons dit, à l'inspection permanente, s'est emparé de la déposition de l'amiral Vignes pour en reproduire l'esprit, en la dépouillant de son caractère personnel. Il est vrai que M. Prigent a parlé à son tour de froissements et de conflits; mais il n'a pas généralisé; il a dit *dans certains ports* [2].

Même ainsi restreint, ce langage est inexact. Quand la commission d'enquête a interrogé les chefs de service sur l'état de leurs relations avec les fonctionnaires de l'inspection permanente, la réponse a été que ces relations étaient excellentes. Nous n'avons eu nulle part aucune raison positive d'en douter. L'organisation de l'administration de la marine, au moment de l'enquête, mêlait et confondait sur certains points l'action de plusieurs services. Elle mêlait et confondait leurs responsabilités. Elle ne définissait pas

[1] *Commission extraparlementaire. — Délégations,* tome I, page 26.
[2] *Commission extraparlementaire. — Délégations,* tome II, page 262.

Digitized by Google

leurs droits d'une façon assez précise. Il en résultait des tiraillements, parfois peut-être des mouvements de mauvaise humeur, des accès de susceptibilité. Et c'est tout, quant aux relations personnelles.

Un préfet maritime, s'il est conscient de sa situation prépondérante et de ses devoirs, a facilement raison des tiraillements. Qui oserait dire que des accès de mauvaise humeur, des accès de susceptibilité prompts à s'éveiller et sans doute aussi à s'éteindre, sont des raisons suffisantes pour légitimer une mesure aussi grave que la suppression d'une institution qui se recommande par tant d'avantages ? Encore une fois, quand l'autorité supérieure veut la paix et l'entente dans l'arsenal, tous les esprits sont à la paix et à l'entente. Quand elle souffle la discorde, où même, sans aller jusque-là, quand elle encourage de son silence ou néglige de réprimer les tentatives de résistance au règlement, la mauvaise humeur se donne carrière, et alors, alors seulement, des conflits sérieux peuvent surgir. Mais ce n'est pas au service qui parle au nom du règlement, c'est à l'autorité supérieure que la responsabilité de cet état de choses incombe.

Ainsi ces froissements et ces conflits sont par eux-mêmes sans importance. Si, dans ces derniers temps, ils ont paru se former plus facilement, si même ils ont paru tendre à se généraliser, la faute en est moins aux hommes qu'à des situations incertaines. Ici le contrôle n'est pas seul en jeu. Depuis quelques années, tous les services de la marine ont été en état de lutte, les uns contre les autres, pour conquérir la situation qu'ils estimaient la plus propre à leur permettre d'atteindre leur fin. Les services d'action aspiraient à secouer définitivement la tutelle du commissariat. De son côté, le commissariat, menacé de perdre la surveillance administrative des services d'action, cherchait ailleurs des compensations, et, fort de la faveur des préfets maritimes et de leurs préférences pour un contrôle subordonné, il se remuait activement pour supplanter l'inspection permanente. A son tour, l'inspection permanente, attaquée dans son existence même, s'est tournée vers les pouvoirs publics et a sollicité, pour son organisation agrandie et renforcée, une sanction législative qui l'arrachât à l'arbitraire des décrets.

Telle a été, depuis cinq ans surtout, la guerre intestine qui sévissait plus ou moins sourdement dans la marine. Il est puéril de

Digitized by Google

parler de froissements et de conflits entre les personnes ou pour des détails de service, quand les institutions elles-mêmes sont en jeu. Les directions parviendront-elles à s'émanciper définitivement, et de par l'autorité de la loi, d'une sujétion gênante et à obtenir la liberté légale de s'administrer ? Le commissariat reprendra-t-il ses positions anciennes ou en acquerra-t-il de nouvelles ? L'inspection permanente sortira-t-elle fortifiée de la réforme qui concerne les autres branches de l'administration maritime ou subira-t-elle une seconde éclipse à soixante-sept ans de la première ? C'est au Parlement d'en décider.

La Chambre s'est déjà prononcée sur un point essentiel. Elle a répondu favorablement à l'appel fait par le gouvernement en faveur de l'inspection permanente. Si le Sénat se prononce à son tour dans le même sens, la guerre sera terminée de ce côté. Les services, jusqu'ici récalcitrants, n'auront plus qu'à se soumettre. Ce sera la fin des froissements et des conflits locaux, en tant qu'ils ont leur point de départ dans les choses, dans l'interprétation des prescriptions réglementaires, dans la difficulté de s'entendre sur l'application des textes. Pour ceux qui tiennent au caractère des hommes, une administration avisée et résolue n'est jamais en peine d'y couper court.

Cependant, même après votre vote et l'adoption du projet de loi, la question délicate sera encore celle des rapports du préfet maritime avec l'inspection permanente. Un ancien ministre de la marine pensait qu'elle pourrait être tranchée sans appel par voie réglementaire, par une définition plus explicite des droits et des devoirs de chacun [1]. Il y a sans doute quelque chose à faire en ce sens. Mais n'espérez pas en finir seulement par des réglementations, ni par des formules législatives. Vous allez inscrire dans la loi l'indépendance des fonctionnaires du contrôle. Si vous pouviez y inscrire aussi et garantir par cette seule inscription l'obligation pour le préfet maritime d'accepter cette indépendance avec cordialité, sans arrière-pensée, et de donner sincèrement au contrôle tout son concours, il ne resterait qu'à attendre, en toute tranquillité d'âme, les résultats certains d'une pareille collaboration. Vous ne pouvez imprimer au texte légal cette efficacité.

[1] Nous avons cité en note les paroles de M. Lockroy, voir *suprà* page 1539.

Digitized by Google

Mais ce que vous ne pouvez réaliser par un texte de loi, le ministre de la marine l'obtiendra, s'il le veut, comme une conséquence naturelle de la loi votée. Les préfets maritimes sont ses subordonnés, ses mandataires pour l'exécution des lois, décrets, règlements et ordres ministériels [1].

C'est lui qui les nomme; c'est lui qui les révoque. Ce dernier mot dit tout. Il sera nécessaire que le ministre de la marine ait de la volonté, sous peine d'infirmer la loi et d'en compromettre les effets. Même sous le régime des décrets, qui a été jusqu'à ce jour celui de l'administration de la marine, si les ministres avaient voulu interposer leur ferme volonté, personne dans les préfectures maritimes n'aurait été tenté de soulever des conflits. C'était le devoir du chef du Département de prendre en main la cause de l'inspection permanente et d'aplanir par des ordres énergiques les obstacles opposés à son libre fonctionnement. L'inspection avait le sentiment que cette protection ne pouvait pas lui faire défaut. Elle le croyait du moins et le disait avec la candeur des âmes sincères. De toutes les pages qui composent les volumes de l'enquête, il n'en est pas de plus attachantes que celles qui expriment cette conviction.

Lisez la déposition de M. Merlant, inspecteur en chef du port de Brest. M. le président Bouchard avait encore dans l'oreille la déposition de M. Prigent, qui n'avait pas, comme son collègue de Brest, la foi du charbonnier. Sous l'influence de cette déposition, il fit porter l'entretien avec M. Merlant sur le terrain des rapports entre le préfet maritime et l'inspection permanente.

M. le Président. — Voici la grosse objection que l'on fait à votre contrôle : Vous vous êtes trouvé jusqu'à présent en rapport avec des officiers généraux qui ont respecté votre caractère de contrôleur et qui vous ont laissé faire des observations, même pouvant les atteindre personnellement. Mais il peut arriver ceci : qu'un officier général n'ait pas la même bienveillance, et que fera un inspecteur qui est disciplinairement sous les ordres de l'amiral et dont l'amiral ne voudra pas supporter les observations ?

M. Lockroy. — Je vous demande pardon, l'inspecteur n'est pas sous les ordres du préfet maritime.

[1] Les préfets maritimes, si haute que soit leur situation, ne forment pas un État dans l'État. Ils ne sauraient avoir des intérêts différents de ceux du ministre, par représentation de qui ils agissent, encore moins des intérêts opposés. Ils ne sauraient refuser leur confiance au contrôle, qui agit en son nom, sous prétexte qu'il est indépendant de leur autorité. (*Note de l'auteur.*)

Digitized by Google

M. LE PRÉSIDENT. — Si, au point de vue disciplinaire.

M. LOCKROY. — Aux termes du règlement, il a le droit de faire des observations au préfet maritime.

M. LE PRÉSIDENT. — Si vous vouliez permettre à M. l'inspecteur en chef de vous répondre.

M. l'inspecteur en chef MERLANT. — Vous me demandez ce que ferait l'inspecteur en chef en présence d'un préfet qui, abusant de sa haute situation et malgré la dignité de son caractère et l'élévation de son grade, rejetterait durement les observations d'un inspecteur et le traiterait assez mal. Je demande : que ferait le ministre ? Je compterais sur le ministre. C'est la seule réponse que j'ai à faire sur ce point [1].

Je ne sais si le scepticisme de M. Bouchard, qui savait mieux que M. Merlant à quoi s'en tenir au sujet des dispositions du ministre de la marine d'alors, l'amiral Besnard, fut attendri quelque peu par la franchise d'une croyance si ferme. Mais ce dialogue en dit long sur le passé laborieux de l'inspection. Il donne l'intuition nette de la cause dominante qui a paralysé l'institution et qui l'a fait accuser par les préfets maritimes et par M. Bouchard de n'avoir produit que des résultats insignifiants.

On sait, par ce qui précède, ce que nous pensons de ce dernier reproche. Nous sommes loin de regarder comme insignifiants des résultats qui se chiffrent annuellement, dans leur ensemble, par des centaines de mille francs d'économie et par des redressements d'erreurs atteignant aussi des centaines de mille francs, sans compter les économies qui ne sont pas susceptibles d'être exprimées en chiffres. Nous ne nous bornons pas à cette vue superficielle des choses. Derrière cette insignifiance prétendue, nous devinons, nous entrevoyons des résultats plus généraux, qui n'en sont pas moins certains pour être moins facilement saisissables. Ces derniers résultats sont inhérents à la personne de l'inspecteur, en qui le règlement s'incarne, à sa présence dans l'arsenal, qui est un frein pour les services dépensiers, ainsi qu'un avertissement continuel de conformer l'emploi des crédits à la destination voulue par le législateur.

Mais, ces réserves faites, il ne nous en coûte nullement d'avouer que ce qui a le plus manqué jusqu'à présent à l'inspection permanente pour répondre complètement à l'objet de l'institution, ce sont

[1] *Commission extraparlementaire. — Délégations*, tome II, page 684.

Digitized by Google

des préfets maritimes bienveillants et des ministres de la marine décidés à forcer cette bienveillance[1]. Il y a du vrai assurément dans la théorie qui escompte la bonne entente du préfet maritime et de l'inspection permanente pour tirer de ce mode de contrôle les meilleurs résultats. La théorie est inacceptable, quand elle fait reposer cette entente sur le consentement mutuel et libre des deux parties. L'exécution d'un décret, à plus forte raison d'une loi, ne saurait dépendre de l'humeur de ceux qui ont charge de l'assurer.

Où en serions-nous vraiment si cette théorie de l'entente libre était la condition préalable d'une loi d'organisation ? Quelle est l'administration civile ou militaire qui pourrait être constituée sur une pareille base ? Ce n'est pas seulement dans nos arsenaux que des fonctions indépendantes l'une de l'autre sont appelées à concourir vers un but commun. Le même cas se présente dans plusieurs branches de l'administration publique. Ainsi en est-il, par exemple, dans l'administration de la justice, qui a sa magistrature assise et sa magistrature debout, indépendantes l'une de l'autre. Quand on l'a organisée sous sa forme actuelle, on a compté évidemment, pour son fonctionnement régulier, sur l'entente des deux magistratures. Il n'est venu à personne l'idée que l'organisation était défectueuse et devait être abandonnée, parce que cette entente pouvait faire défaut et que les avantages de l'institution s'en trouveraient diminués.

Lorsque le pouvoir législatif a statué, l'exécution de sa volonté est remise à un autre pouvoir, qui s'appelle, en raison même de sa fonction, le pouvoir exécutif. Si des conflits de personnes, une mésintelligence ouverte ou bien une sourde hostilité surgissent

[1] L'amiral Krantz a tracé en quelques lignes les règles de conduite qui s'imposent à un ministre de la marine, conscient de ses devoirs et soucieux de se montrer à la hauteur de sa tâche dans le cas qui nous occupe. Mais il ne suffit pas d'écrire des prescriptions ; il faut tenir la main à leur application :

« Rappeler à tous (chefs de service, officiers et employés) qu'ils pourront compter sur mon appui chaque fois que je croirai qu'ils auront raison, mais que je suis bien résolu à abandonner à toutes les conséquences de leurs actes ceux, à quelque degré de la hiérarchie qu'ils appartiennent, auxquels un manquement aux règles établies pourrait être reproché ! Je n'admettrai aucune excuse, lorsqu'ils auront agi contrairement aux règlements ou à mes ordres, surtout quand ils auront cru devoir substituer une interprétation dans un sens même désirable au texte précis des instructions données par le Département. » — *Dépêche ministérielle du 3 novembre 1888.* — *Revue maritime et coloniale*, tome CXLI, page 630.

Digitized by Google

entre les magistrats assis et les magistrats debout, s'ils ont un retentissement quelconque sur le cours de la justice, s'ils l'interrompent, le gênent ou le faussent, s'ils annihilent de la sorte les bienfaits des lois judiciaires, il appartient au Garde des sceaux de remédier à cette situation irrégulière, et il en a les moyens, bien que l'inamovibilité protège l'une des deux parties en conflit.

Le même rôle incombe dans des circonstances analogues au ministre de la marine, qui tient de sa charge les moyens de le remplir et qui a cet avantage supplémentaire sur son collègue de la justice de n'être gêné dans ses résolutions par aucune inamovibilité.

On le voit, l'objection, tirée, à l'encontre de l'inspection permanente, de son impuissance prétendue en face d'un préfet malveillant, ne résiste pas plus à une discussion sérieuse que celles qui sont basées sur l'échec fait au commandement ou sur les entraves mises aux services ou sur les froissements et conflits entre les personnes.

### § 4. — *Objection tirée de l'insuffisance numérique de l'inspection.*

Nous arrêterons-nous à celles qui ont pour objet l'insuffisance numérique du personnel ou le séjour trop prolongé des inspecteurs dans la même localité?

L'insuffisance de l'effectif est réelle. Les inspecteurs en chef ont été les premiers à s'en plaindre et à solliciter une augmentation des cadres. D'ailleurs, leurs désirs sont modestes. Il en coûterait peu au Parlement de les satisfaire.

Mais la question n'est pas d'ordre purement budgétaire; c'est aussi une question de principe. Quelle conception doit-on se faire d'un corps de contrôle? Doit-il être organisé sur des bases aussi larges que les corps et services administratifs qu'il a pour tâche d'inspecter, de telle sorte qu'aucun de leurs actes ne lui échappe? Doit-il, au contraire, procéder seulement par épreuves, par coups de sonde?

La première conception serait peut-être l'idéal, s'il s'agissait uniquement d'obtenir la certitude que l'administration n'a rien fait ni pu faire qui n'ait été ou n'ait pu être surveillé. Mais elle aurait le double inconvénient de flanquer chaque contrôlé d'un contrôleur,

Digitized by Google

conséquemment d'exiger, sans profit correspondant, des cadres aussi nombreux et aussi coûteux que les cadres administratifs. Parmi la foule des faits journaliers qui se passent dans chaque bureau d'un service administratif, il n'y en a qu'une bien faible partie qui appelle un contrôle fructueux. La revision de la masse serait une besogne aussi décevante qu'ingrate. Elle ne serait admissible qu'en cas de suspicion fondée touchant la capacité ou l'honnêteté du fonctionnaire ou de l'employé. Ériger la suspicion en principe à l'égard de chaque agent indistinctement, au lieu de la concevoir comme une garantie éventuelle contre des cas accidentels, c'est avilir l'administration et la flétrir comme indigne de confiance.

Puis, pourquoi excepter le contrôleur de cette tare générale? Pourquoi ne pas l'englober dans la même défiance que les contrôlés? La logique voudrait que ces contrôleurs fussent à leur tour contrôlés. Où s'arrêterait-on dans cette voie de suspicion universelle?

En France, le contrôle est organisé d'après une conception différente. Il est conçu comme un stimulant pour la bonne volonté de la masse des contrôlés, comme une précaution contre la négligence ou les écarts d'un certain nombre, comme une menace contre l'improbité de quelques-uns. Les services publics se sont épargné les frais dispendieux et, en général, inutiles d'un corps de contrôleurs dépassant l'objectif que nous venons d'indiquer. Parcourez, par la pensée, les diverses administrations, même celles dont les services sont les plus concentrés. Vous n'en trouverez pas une seule où le contrôle s'exerce sur chaque acte administratif. Partout le contrôle s'y fait par coups imprévus et par épreuves.

Il n'y a pas lieu de concevoir autrement le contrôle de la marine. L'administration y est assez intelligente et assez honnête pour qu'on n'ait pas besoin de placer derrière chaque chef de service, derrière chaque agent de gestion ou d'exécution, un inspecteur attentif à chacun de ses mouvements. Que l'inspection permanente y fonctionne dans les conditions actuelles. Qu'elle opère par épreuves, variant le terrain de ses investigations, afin de tenir tous les services en haleine. Cela suffit et doit suffire.

Mais elle est elle-même le meilleur juge de ses besoins. Comme elle estime son personnel insuffisant numériquement pour être tout

Digitized by Google

à fait à la hauteur de sa tâche quotidienne et pour multiplier les épreuves, autant qu'il serait désirable, on pourrait accroître son effectif des unités nécessaires, d'un quart, par exemple; ce qui permettrait de placer un inspecteur en résidence dans chacun de nos établissements importants de Bizerte et de Saïgon et de doter d'une unité en plus chacun de nos cinq arrondissements maritimes. Même doublé, le corps de l'Inspection serait encore le moins nombreux de tous les personnels appartenant aux diverses branches de l'administration maritime. En limitant l'extension de ses cadres au chiffre sus-indiqué, nous le laissons dans la vérité de son rôle, celui d'un contrôle par épreuves. Alors l'insuffisance de ses moyens d'action ne serait plus un prétexte de conclure à sa suppression[1].

Cette amélioration suppose l'intervention du pouvoir législatif, puisqu'elle n'est possible que par une allocation de crédits budgétaires. Son seul obstacle, qui n'est pas infranchissable, est dans l'état présent de nos finances. Sa réalisation pourrait, d'ailleurs, être échelonnée sur plusieurs exercices, si les Chambres ne trouvaient pas immédiatement les moyens d'y pourvoir.

Votre commission ne répugnait nullement à l'augmentation dont il est question. Elle s'est ouverte de cette idée à M. le Ministre de la marine. Mais, dès les premiers mots échangés sur ce point, le ministre a déclaré nettement qu'il ne jugeait pas utile d'aller au delà des chiffres demandés par le projet de loi. Toute insistance à ce sujet nous a semblé inutile[2].

[1] Nous pouvons invoquer en faveur d'une augmentation des cadres de l'inspection les déclarations d'un homme qui s'est appliqué avec une attention scrupuleuse et en quelque sorte passionnée, comme rapporteur du budget de la marine et d'autres budgets, à la recherche des économies. Nous voulons parler de M. Pelletan :

« Je comprends qu'on dise que cette inspection (permanente) n'est pas organisée tout à fait comme elle devrait l'être. Oh! si c'est là ce que vous soutenez, je suis de votre avis, — nous sommes tous contre la multiplication des fonctionnaires en France, — mais il y a mesure à tout; il y a une mesure de bon sens. Si vous voulez doubler le personnel mis au service de l'inspection, vous aurez encore un des corps les moins nombreux, car véritablement, — et c'est une des curiosités de l'administration française, je dirais presque de l'administration de la marine, — c'est le seul ordre de fonctionnaires où l'on ménage le plus possible les fonctions et où le Parlement soit obligé d'insister et d'exiger pour qu'on complète les cadres. C'est là, d'ailleurs, une surprise que nous n'avons pas souvent. Si vous voulez renforcer l'inspection permanente comme elle devrait l'être, faites-le et vous aurez l'unanimité pour vous. » *Commission extraparlementaire. — Commission plénière*, tome I, page 475.

[2] Pour suffire à l'énorme travail de contrôle qu'exige un budget de trois cents millions et plus traversant une série d'opérations aussi complexes que variées, l'inspection de la

Digitized by Google

### § 5. — *Objection tirée d'une résidence prolongée de l'inspecteur dans le même port.*

Mais on peut, sans mettre à contribution le budget de l'État, remédier aux inconvénients plus ou moins constatés, qui proviennent du séjour trop prolongé des inspecteurs dans la même localité et, subsidiairement, dans un même service. La mesure à prendre ressortit aux attributions du pouvoir exécutif.

Ces inconvénients sont-ils aussi réels et aussi fâcheux que les adversaires de l'institution se plaisent à le dire?

Les préfets maritimes l'affirment. Ils parlent de relations anciennes entre les inspecteurs et les fonctionnaires des services inspectés comme disposant au relâchement du contrôle ou à des susceptibilités tracassières. L'amiral Duperré tient pour certain que l'inspection perd son autorité et son prestige dans un contact journalier avec les services inspectés. Elle contracte des tendances qui l'inclinent, suivant les tempéraments de ses membres, tantôt à la *tolérance*, tantôt à l'*ingérence tatillonne*[1]. Ces assertions ne sont d'ailleurs appuyées d'aucun exemple propre à les confirmer.

Ducos avait prévu les inconvénients qui peuvent résulter, dans les rapports entre les contrôleurs et les contrôlés, de la communauté trop prolongée d'une même résidence. Il en a même esquissé dans son rapport une peinture frappante. En même temps, il avait imaginé un moyen simple d'y obvier. Ce n'était pas d'anéantir l'inspection permanente, à l'instar des farouches réformateurs qui proposeraient volontiers d'anéantir la société pour en extirper les vices; c'était d'opérer un roulement entre les inspecteurs et d'amener ainsi des déplacements, avant que l'esprit de camaraderie altérât la sévé-

marine n'a que trente-six fonctionnaires et, après le vote du projet de loi, s'il est adopté tel qu'il a été présenté, elle n'en aura que trente-huit. Étant donné ce chiffre, on croit rêver, en lisant dans le compte rendu de la séance de la Chambre des députés, en date du 4 juillet 1900, que « le contrôle a la maladie du fonctionnarisme à outrance... qu'il ne peut marcher qu'avec des augmentations de payement... qu'il s'agit surtout de mieux rétribuer la tête de ce corps, d'augmenter son nombre par la manie insensée du fonctionnarisme... » Faut-il ajouter que l'homme qui tient ce langage est un amiral, ancien préfet maritime, l'amiral Rieunier?

[1] Il s'agit ici du vice-amiral Charles-Marie-Duperré. Le vice-amiral qui a rédigé, comme président du conseil d'amirauté, les considérants les mieux sentis en faveur de l'inspection permanente, s'appelait Victor-Auguste Duperré.

Digitized by Google

rité du contrôle ou que les antipathies de caractère eussent le temps de se dessiner.

On ne nous en voudra pas de risquer quelques doutes sur les périls entrevus par Ducos. Peut-être aussi aura-t-on l'indulgence de nous pardonner, si nous nous hasardons à émettre l'opinion que les préfets maritimes entendus dans l'enquête se laissaient guider par leurs préoccupations, pour ne pas dire par leurs préventions, bien plus que par des faits connus d'eux. Même, s'ils parlaient par expérience, ils ne parlaient que de la situation telle qu'elle était de leur temps. L'inspection permanente, vivant dans un état d'inquiétude continuelle, incertaine du lendemain, vue d'un mauvais œil par le pouvoir dirigeant du port, pouvait être portée à se relâcher de ses devoirs pour se faire des amis ou à devenir grincheuse par un effet de ses humeurs noires. Nous voulons bien l'admettre, quoique nous n'ayons rien constaté de semblable. N'est-il pas raisonnable de croire qu'un changement marqué dans la situation officielle de l'inspection permanente sera suivi d'un changement heureux dans l'esprit de son personnel, qui n'aura plus d'autre préoccupation que l'accomplissement de sa tâche ?

Comme pis-aller, le roulement de Ducos entre les ports ou même entre les différents services d'un même port, c'est-à-dire entre les diverses sections pour les inspecteurs en sous-ordre, — *la mobilité des personnes dans la permanence de la fonction*[1], — demeurent, entre les mains du ministre, la ressource radicale qui ne laisse plus de prise à l'objection.

### § 6. — *L'inspection résidente ne déplace pas les responsabilités.*

Plus nous avançons dans cette revue des reproches adressés à l'inspection permanente, plus la lumière se fait sur les qualités et les avantages de cette forme de contrôle, en raison de la fragilité ou du peu d'exactitude des objections qu'on lui oppose. Ses adversaires semblent compter beaucoup sur deux autres arguments, que nous ne pouvons passer sous silence. L'inspection permanente, disent-ils, déplace les responsabilités. En outre, elle fait double emploi avec d'autres contrôles.

[1] La formule est de M. Châtelain, directeur du contrôle. — Voir sa déposition dans l'enquête extraparlementaire à Toulon.



Digitized by Google

Si l'inspection permanente déplaçait les responsabilités, elle irait à l'encontre du but poursuivi par le législateur. Une des plaies de la marine, c'est précisément l'absence de responsabilités certaines. Jusqu'à ces derniers temps, les attributions des services ont été agencées de telle sorte, leurs actes respectifs se sont tellement enchevêtrés que, lorsque le ministre a voulu, à propos d'un événement quelconque, le plus futile ou le plus grave, remonter à sa cause déterminante, à son auteur responsable, il a échoué dans l'immense majorité des cas, ou du moins il s'est conduit comme s'il avait échoué. Les superstructures de nos cuirassés type *Magenta*, les piqûres dans les tôles des coques de quelques torpilleurs, l'accident du *Bruix* [1], des malfaçons et des accidents nombreux ont donné lieu

[1] On n'a pas oublié que cet accident malencontreux est survenu au moment du départ du Président de la République, M. Félix Faure, pour la Russie. « Cet événement, disait à ce propos un journal qui fait sa spécialité des questions maritimes, a eu dans tout le pays un retentissement trop justifié et qu'expliquent les circonstances dans lesquelles il s'est produit. Une enquête est ouverte, *et nous attendons qu'elle fasse connaître quelles sont les responsabilités encourues*, » (*Le Yacht*, 21 août 1897, page 405). L'accident consistait dans la rupture d'une tige de piston, qui avait provoqué une fêlure du cylindre.

On a soupçonné tour à tour une fuite d'eau, l'oubli d'un outil dans le cylindre, une tapure de l'acier. L'enquête, si enquête il y a eu, au sens sérieux du mot, n'a rien appris à ce sujet. Nous craindrions de paraître mal à propos exigeants, en déplorant ce manque de conclusions. Mais nous ne pouvons nous empêcher de rapprocher ce fait d'un fait analogue qui a eu lieu dans la marine anglaise, et qui a fait également l'objet d'une enquête, indécise dans ses causes occasionnelles comme celle du *Bruix*, mais néanmoins suivie de sanctions sévères :

« Pendant un des essais de l'*Hydra*, cuirassé garde-côtes, le couvercle de l'une des soupapes d'arrêt fut projeté par la pression. Cet accident causa la mort de deux hommes.

« Après une enquête présidée par un contre-amiral, les lords de l'amirauté émettent l'opinion que l'accident ne doit pas être attribué uniquement au choix des matériaux employés dans la construction de la boîte d'arrêt, et ils blâment l'inspecteur des machines de la réserve et le chef mécanicien du navire pour n'avoir pas fait visiter les boîtes d'arrêt (la boîte était en bronze, les boulons en fer), au moins une fois tous les six mois et avant de marcher à la vapeur après une longue immobilité.

« Ils estiment aussi que le devoir du commandant de la réserve était de s'assurer que l'examen périodique des diverses parties de la machine avait eu lieu aux intervalles de temps convenables.

« Ils associent au blâme exprimé ci-dessus le chef mécanicien de l'arsenal de Weyham et son assistant pour ne pas avoir appelé l'attention de l'inspecteur des machines de la réserve sur la nécessité de visiter à de courts intervalles, les boîtes à soupape avec boulons en fer.

« Ce point aurait dû être signalé par eux, lors du rapport quotidien qu'ils ont tous les matins avec l'amiral commandant en chef et le commandant de la réserve. L'entretien des machines des bâtiments en réserve est un sujet très important, auquel les officiers de l'arsenal, aussi bien que ceux de la réserve, doivent consacrer tous leurs soins ». — *Revue maritime et coloniale*, 1877, tome LIII, page 242.

Digitized by Google

à des enquêtes pour découvrir des responsabilités, qui n'ont jamais clairement apparu.

Cet état de choses ne peut durer. Tout le monde en tombe d'accord, Chambres, marine, opinion publique. Les mesures ministérielles accueillies avec le plus de faveur sont les réorganisations totales ou partielles des services qui doivent avoir pour effet de bien préciser les responsabilités. C'est à définir les responsabilités, non moins qu'à faciliter la marche des services, que tend le projet de loi sur l'organisation administrative des arsenaux.

On peut juger par là combien l'inspection permanente serait mal venue auprès des Chambres à réclamer son maintien ou son renforcement, s'il était démontré que son fonctionnement déplace les responsabilités. Ses adversaires l'affirment. Mais sur quels faits basent-ils cette affirmation? Uniquement sur l'obligation imposée aux services de l'arsenal de présenter au visa de l'inspection certaines pièces administratives ou comptables. Nous avons expliqué déjà la portée de cette obligation. Mais la question est capitale. Insistons-y.

Ceux-là se trompent grossièrement qui attribuent au visa de l'inspection une valeur administrative quelconque. C'est une simple formalité, qui n'ajoute ni n'enlève rien à la pièce qui en est revêtue. Elle atteste uniquement que la pièce est passée par le bureau de l'inspecteur. L'auteur du visa ne prend aucune responsabilité en l'apposant. Il laisse la responsabilité tout entière à l'agent de l'ordre administratif qui lui a soumis la pièce. Un maire qui vise un certificat médical n'est pas responsable du certificat. Néanmoins, il l'est de la signature qu'il légalise, parce qu'il la certifie vraie et qu'il l'authentique, pour ainsi dire. Le visa de l'inspecteur n'authentique même pas la signature de l'administrateur, bien moins encore la pièce. Encore une fois, il ne fait endosser à l'inspecteur aucune responsabilité. L'apposition du visa lui est imposée par les règlements comme preuve que la pièce lui est passée par les mains, de même que les règlements imposent à l'administrateur l'obligation de faire passer la pièce par le bureau de l'inspecteur.

Il est donc absurde de prétendre que l'accomplissement de cette formalité réglementaire déplace les responsabilités. Ce résultat ne se produirait que s'il survenait, de la part de l'inspecteur, un acte

Digitized by Google

quelconque influant sur l'opération administrative qu'il vise, pour la modifier, l'ajourner, l'entraver. Or, il est dit, dans les décrets constitutifs de l'inspection permanente, qu'elle ne peut arrêter, suspendre ou empêcher aucune opération. Non seulement le règlement est formel, mais la pratique est invariable. On fouillerait vainement les archives des arsenaux pour y trouver une seule opération administrative à laquelle l'inspection ait collaboré effectivement[1].

M. Prigent, qui a soutenu cette thèse, si contraire aux règlements et à la réalité, du déplacement des responsabilités, a une manière de la comprendre qui prouve en faveur de l'ingéniosité de son esprit, sinon de la solidité de son raisonnement. Il prétend que l'inspecteur, grâce à l'obligation réglementaire du visa, finit par dominer l'administrateur et par lui imprimer sa direction. Il cite même vaguement un commissaire qui était si bien tombé sous l'influence de son inspecteur qu'il abandonnait à ce dernier la direction de son détail[2]. Le fait serait exact qu'il prouverait seulement que le commissaire était un agent incapable ou paresseux et l'inspecteur un ami trop zélé et peut-être imprudent. Les deux auraient mérité d'être punis. Mais le fait ou la fable ne prouverait rien en faveur de la thèse qui veut que l'action du contrôle soit une action administrative, entraînant une responsabilité. L'inspecteur cité par M. Prigent aurait agi, dans l'espèce, non comme un inspecteur, mais comme un administrateur auxiliaire.

M. Bouchard a cru découvrir un acte administratif de l'inspection dans les injonctions que les inspecteurs en tournée étaient autorisés par la décision ministérielle du 14 novembre 1853 à adresser aux commissaires de l'inscription maritime, et il est parti de là pour conclure, à son tour, à un déplacement de responsabilités[3].

N'en déplaise à M. Bouchard, ces injonctions ne participaient, en fait, à aucun degré de l'action administrative. C'étaient de simples observations et représentations semblables, de tout point, à celles

[1] « Le seul droit actif qui lui appartienne, c'est celui de fermer les mains aux comptables infidèles, de mettre sous scellés pour quelques heures les pièces publiques entachées de faux! Et ce droit, où est l'homme de bon sens qui osera le critiquer? » (*Commission extraparlementaire. — Délégations*, tome III, page 359.)

[2] *Commission extraparlementaire. — Délégations*, tome II, page 261.

[3] *Commission extraparlementaire. — Délégations*, tome II, page 274.

Digitized by Google

que les décrets prescrivent aux inspecteurs d'adresser aux chefs de service et aux préfets maritimes, en vue de la stricte exécution d'une disposition législative ou réglementaire [1]. Afin que les tournées de l'inspection ne subissent de ce chef aucun retard, l'acte précité obligeait le commissaire de l'inscription maritime à répondre dans les vingt-quatre heures. Mais sa responsabilité n'était nullement entamée par la réquisition, qu'il y donnât ou non satisfaction, de même que la responsabilité du préfet maritime ou des chefs de service reste entière, qu'ils défèrent ou non aux observations et représentations qui leur sont adressées.

D'ailleurs, pour couper court à toute controverse sur ce point, l'instruction du 8 juillet 1899 sur l'établissement et la transmission des rapports de l'inspection a supprimé la feuille sur laquelle les réquisitions devaient être adressées à l'administration, ainsi que le registre spécial destiné à leur transcription. Les observations faites au cours de l'inspection d'un quartier sont maintenant portées à la connaissance des services contrôlés par la voie de l'imprimé ordinaire de rapport.

Ne quittons pas cette question de la responsabilité sans dire un mot d'une autre théorie de M. Bouchard, qui s'y rapporte.

L'honorable président de la délégation se figure que l'inspection permanente, si elle ne déplace pas, à proprement parler, la responsabilité, en affaiblit, en émousse le sens chez les administrateurs. Suivant lui, les directeurs des services dans nos arsenaux se relâchent de l'ardeur et de l'application à la besogne, parce qu'ils savent qu'un œil vigilant, autre que le leur, est ouvert sur les opérations de leurs services. Ils redoutent moins les erreurs, les maladresses qui naissent de la négligence, dans la conviction qu'elles seront relevées par une critique sûre et qu'elles n'engendreront pas de conséquences fâcheuses. En deux mots, éloignez l'inspection permanente; l'administration se sentira plus responsable et apportera plus de soins à la tâche dont elle répond [2].

[1] Une remarque qui ne manque pas de piquant : « Ce droit d'injonction dont les partisans d'un contrôle purement mobile font grief à l'inspection actuelle, dans quelles circonstances s'exerçait-il ? Précisément dans les cas où les inspecteurs d'aujourd'hui s'en vont en tournée, c'est-à-dire dans les cas où leur inspection résidente devient inspection mobile. O logique admirable ! ô dialectique serrée ! » — *Commission extraparlementaire. — Délégations*, tome III, page 359.

[2] *Commission extraparlementaire. — Commission plénière*, tome I, page 477.

Digitized by Google

En réalité, c'est encore le déplacement de la responsabilité qui est au fond de cette thèse spécieuse. On la réfute par les raisons déjà données. Aucun administrateur, aucun chef de service dans nos ports n'est exposé à prendre le change sur la nature de la surveillance qui est le propre du contrôle permanent. Aucun n'ignore que ce contrôle, pour si attentif, si approfondi qu'il puisse être, est d'ordre purement critique et qu'il ne fait pas de l'inspecteur un administrateur adjoint, un collaborateur du chef de service. C'est toujours ce dernier qui est responsable de la marche des affaires. Nous n'avons pas à nous étendre de nouveau sur ce point.

Mais que penser de cette doctrine, émise par un président de chambre à la Cour des comptes, magistrature qui est la forme la plus élevée du contrôle administratif, sur les périls et les inconvénients d'une organisation qui place le contrôle au point même où il peut s'exercer avec le plus d'efficacité pour prévenir la faute ou redresser l'erreur? S'il est dans l'essence du contrôle d'amortir le zèle de l'administrateur et d'assoupir sa vigilance, hâtons-nous d'y soustraire toute notre administration, celle des finances comme celle des arsenaux. Car rien au monde, pas même le contrôle le plus assidu et le plus perspicace, ne saurait suppléer le zèle et la vigilance de l'administrateur.

On oublie, quand on envisage le contrôle à ce point de vue, que, s'il est un des éléments essentiels de notre organisation administrative, il ne vient qu'en seconde ligne dans les conditions de bon fonctionnement des services. Les qualités primordiales d'un système administratif résident dans les qualités intellectuelles et morales de son personnel. Confiez à un mécanicien médiocre la machine la plus parfaite sous le rapport de la structure et de l'agencement des rouages; vous lui ôterez par cela seul son excellence, et vous n'aurez pas à vous étonner, si son rendement est inférieur à celui d'une machine moins parfaite en soi, mais conduite par un mécanicien de premier ordre. La machine administrative vaut de même ce que vaut son personnel. C'est la qualité du personnel qui en fait le principal mérite.

Aussi les administrations ont-elles établi, pour le recrutement de leurs fonctionnaires et de leurs employés, les épreuves d'admission qu'elles estiment les mieux conçues pour leur procurer des sujets d'élite. Le recrutement ou le choix d'agents présentant d'égales

Digitized by Google

qualités d'intelligence et d'honnêteté, voilà la garantie essentielle d'une administration. Une fois l'administration constituée sur cette base, le contrôle vient s'y greffer, comme garantie secondaire, au plus grand profit du personnel lui-même. Il y entretient l'émulation par la perspective de sa critique, qui met en lumière les agents les plus capables et les plus travailleurs. De la sorte, il avive en eux le sentiment de la responsabilité. Plus il est rapproché d'eux, plus il est au courant de ce qu'ils font et de ce qu'ils ne font pas, et plus aussi il tient cette responsabilité en haleine.

Assurément l'inspection permanente a ses défauts comme toutes les institutions. Pourtant n'est-ce pas dépasser la mesure des critiques permises que de la représenter comme une cause d'affaiblissement pour la responsabilité des fonctionnaires, alors que sa mission essentielle est de faire ressortir cette responsabilité et de la mettre en cause, le cas échéant ?

### § 7. — *L'inspection résidente ne fait pas double emploi avec d'autres contrôles.*

Battus sur tous les points que nous avons abordés, les adversaires de l'inspection permanente soutiennent qu'elle est inutile, parce qu'elle fait double emploi avec d'autres contrôles, qui la précèdent ou la suivent.

Selon nous, c'est la plus sérieuse des objections soulevées contre l'inspection permanente. Si son inutilité est démontrée, l'hésitation n'est pas permise ; il faut la sacrifier. Nous y gagnerons d'économiser au budget de l'État une dépense annuelle. Nous y gagnerons de simplifier une administration dont les rouages ont été jusqu'à ce jour des plus compliqués. L'objection appelle donc un examen consciencieux.

On nous parle de contrôles qui précèdent ou qui suivent celui de l'inspection permanente.

Comme contrôles postérieurs au sien, nous n'apercevons que le contrôle intérieur des bureaux du ministère, spécialement du contrôle central, et le contrôle extérieur de la Cour des comptes. Nous nous sommes expliqués sur ces deux points. Nous avons montré que ni l'un ni l'autre de ces deux contrôles n'étaient à même de vérifier la vérité des pièces qui leur étaient soumises ou, autrement

Digitized by Google

dit, la réalité des faits consignés dans ces pièces, d'une part, parce que la réalité des faits ne peut être attestée que par l'homme qui, étranger à leur accomplissement, en est le témoin désintéressé et, d'autre part, parce que les écritures élémentaires des services d'action, même en les supposant conformes aux faits, ne sont pas envoyées au centre du Département et à la Cour des comptes à l'appui des pièces à reviser.

Comme contrôle antérieur à celui de l'inspection permanente, il n'y a guère, ou, pour parler avec plus d'exactitude, il n'y avait guère jadis d'opération pouvant paraître mériter ce nom que la surveillance administrative du commissariat. Et c'était bien là effectivement la portée de l'objection faite à l'inspection permanente. Toutes les formules dont on l'enveloppait aboutissaient à la même conclusion : « L'inspection permanente n'est qu'une superfétation du commissariat. » Telle a été la théorie de l'ordonnance du 3 janvier 1835. La même théorie se retrouve dans tous les exemples donnés pour établir l'inutilité de l'inspection permanente. Quand vous lisez, dans les enquêtes de 1849 et de 1894, que l'inspection permanente multiplie et superpose les contrôles, entendez qu'elle se superpose au commissariat. Les autres contrôles ne sont là que pour faire nombre. C'est pour le commissariat que la plaidoirie est faite.

Une des dépositions de l'enquête extraparlementaire de 1894 les plus saillantes à ce point de vue est celle de l'amiral Brown de Colstoun. Ayant à examiner des observations de l'inspection permanente, à propos d'irrégularités dans l'administration d'un régiment en matière d'ordinaire et de stock d'effets, il remarquait, disait-il, que les deux comptables, le capitaine d'habillement et le capitaine préposé à l'ordinaire, étaient contrôlés successivement par le colonel, le conseil d'administration du régiment, le commissaire aux revues, son chef le commissaire général, et, en dernier lieu, par l'inspecteur. L'amiral terminait en disant : « Je trouve qu'il y a trop de contrôleurs [1]. »

L'amiral se trompait dans son calcul, en ne comptant que cinq contrôleurs ; il y en a un de plus, qu'il n'a aucune bonne raison d'omettre ; c'est l'inspecteur en chef. Dès lors qu'il fait du commis-

[1] *Commission extraparlementaire.— Délégations*, tome III, page 339.

Digitized by Google

saire aux revues et de son chef deux contrôleurs distincts, il doit agir de même avec l'inspecteur du détail et avec son chef.

Mais passons sur cette faute vénielle. L'amiral aurait dû nous faire connaître d'abord en quoi consistaient les observations de l'inspection. Il a négligé de nous le dire, afin d'esquiver la réponse qu'il se serait attirée. Car, si tous les contrôles qui ont précédé celui de l'inspecteur n'ont rien découvert, il en ressort avec évidence, et contrairement au sentiment de l'amiral, que l'inspection est utile.

Mais ne nous payons pas d'apparences. Il n'y a pas là cinq contrôles. Le colonel et le conseil d'administration, loin de faire office de contrôleurs, ne forment, avec les officiers comptables, qu'une seule et même administration, celle du régiment. De même, il n'y a pas deux contrôles successifs du commissariat ; il n'y en a qu'un, si tant est que ce nom convienne réellement à la surveillance administrative du commissaire aux revues, délégué du commissaire général.

Ce point éclairci, observons, avant d'aborder le fond de la question, que l'objection basée sur le double emploi que ferait l'inspection permanente avec la surveillance administrative du commissariat a perdu toute raison d'être, depuis que le décret du 25 août 1900 a supprimé cette surveillance, en accordant aux services d'action leur autonomie administrative. Mais nous demandons la permission de ne pas nous prévaloir de cette réforme pour éluder l'objection. Après tout, la réforme n'a, pour la garantir, ni l'autorité, ni la perennité de la loi. Tant que le législateur n'aura pas prononcé, rien ne sera définitif en cette matière. Le commissariat pourra conserver l'espoir de reprendre, avec un autre ministre, ce que le ministre en exercice lui a retiré.

En outre, le prétendu double emploi dont il s'agit a tellement occupé les esprits dans les enquêtes antérieures, il a fait prononcer tant de déclarations et verser de tels flots d'encre qu'il y a quelque convenance à l'examiner à fond, au lieu de l'abandonner, sans autre forme de procès, à l'arbitraire ministériel. Reportons-nous donc à la veille du décret qui a éliminé de notre organisation administrative la surveillance du commissariat, et recherchons, comme si nous étions à cette date, ce qu'il y a de vrai dans l'objection du double emploi.

Cette surveillance administrative qui, pour un corps de troupe,

Digitized by Google

suffisait à l'amiral Brown de Colstoun, le commissariat ne l'exerçait pas seulement à l'égard des corps organisés et les bâtiments de la flotte, mais encore vis-à-vis de toutes les directions de l'arsenal. En outre d'un rôle actif dans la constitution de leurs approvisionnements, il avait la vérification intégrale de toutes les opérations d'administration et de comptabilité qui s'accomplissaient dans leurs bureaux, dans leurs magasins, sur leurs chantiers et dans leurs ateliers. Comme l'inspection, il pouvait se faire ouvrir tous les registres, prendre connaissance de toutes les pièces qui décrivent le fait administratif ou comptable. Il les authentiquait même par sa signature. Il semble donc bien que, par leurs attributions et leurs procédés, le commissariat et l'inspection se confondaient.

Quoiqu'elle fût plus apparente que réelle, nous ne contesterons pas la ressemblance des procédés de la surveillance administrative et du contrôle. Mais, à côté de ces ressemblances, il y a des différences essentielles dans la nature et le but des deux organismes. La surveillance du commissariat lui était prescrite en vue de sa tâche propre, la liquidation des dépenses. C'était son rôle de liquidateur qui la rendait nécessaire. Par suite, elle faisait partie intégrante de l'opération administrative à liquider. Le commissariat devait s'associer à l'administration des directions, sous peine de ne pouvoir remplir son devoir de liquidateur. Ce devoir inéluctable entraînait, par corrélation, le droit de vérifier la réalité et la régularité des dépenses. Responsable du règlement avec les créanciers de l'État et même de la reddition du compte des travaux pour tout l'arsenal, c'était bien le moins que le commissariat ne donnât pas sa signature en aveugle. Aussi l'ordonnance de 1844 avait-elle voulu lui ménager, dans la surveillance administrative, les moyens de s'éclairer sur la validité des opérations que sa signature consacrait. La liquidation était donc un acte administratif, l'avant-dernier anneau d'une chaîne d'actes, celui qui, sous réserve du mandatement, sanctionnait tous les autres.

M. l'inspecteur-adjoint Moufflet, en service à Cherbourg, interrogé sur ce point par le président de la délégation, a mis en pleine lumière, à la fois, la similitude des procédés et les natures différentes des contrôles de l'inspection et du commissariat [1].

[1] *Commission extraparlementaire. — Délégations*, tome II, page 282.

Digitized by Google

M. le Président. — Vous avez une inspection qui me semble très bien faite; mais je dois vous dire qu'elle me paraît ressembler beaucoup à celle qui, d'après le commissaire aux travaux, est faite par le commissariat.

M. l'inspecteur-adjoint Moufflet. — Pas tout à fait. Le commissaire aux travaux est bien un contrôleur; mais c'est surtout un administrateur. Il tient à l'entrée et à la sortie la comptabilité des matières en transformation; il remet aux ateliers les registres cotés et paraphés, auxquels il donne le caractère authentique par ce paraphe *ne varietur*, afin qu'ils ne puissent pas être modifiés au cours des travaux. Il reçoit des ateliers les états de mouvements des ouvriers; tous les quinze jours, on lui signale le nombre des heures de travail faites hors cloche. En revanche, c'est lui qui viendra, *avec sa responsabilité substituée à celle des directeurs*, rendre compte des travaux de l'arsenal. S'il est contrôleur, c'est donc afin de pouvoir certifier comme administrateur les faits qu'enregistre le compte des travaux. Le jour où il n'exercerait pas ce contrôle, il lui faudrait garantir, en tant qu'administrateur, des choses dont il ne serait pas sûr. Pour établir ce compte des travaux de l'arsenal, dans lequel viennent, en quelque sorte, s'encastrer les comptes de chaque direction, il faut qu'il ait vu les faits s'accomplir au jour le jour, qu'il les ait vérifiés. C'est ce qu'il affirme implicitement, quand il y appose sa signature et en prend la responsabilité. En un mot, il n'est contrôleur que parce qu'il est administrateur.

Et puis, il n'y a pas seulement la question de plus ou moins de sincérité des applications des matières et de la main-d'œuvre aux feuilles d'ouvrage. Il y a aussi la question de liquidation. Le commissaire aux travaux remplit, vis-à-vis des directions, un rôle à peu près analogue à celui des commissaires aux revues et aux armements vis-à-vis des corps de troupe et des bâtiments. L'État n'est libéré que s'il paye son véritable créancier. Ici, c'est l'ouvrier. Mais on ne peut pas faire un mandat au nom de chaque ouvrier, pas plus qu'au nom de chaque matelot. Le conseil d'administration de la solde, dans chaque direction, est donc constitué créancier de l'État, sa créance se composant de toutes les créances des ouvriers, qu'il prend pour lui, à son propre compte. Mais, comme on ne peut admettre qu'il justifie lui-même son propre droit, il faut faire intervenir une caution qui certifie à l'État que la dette alléguée existe effectivement. Il faut aussi un surveillant administratif, qui s'assure que les sommes perçues par le conseil, — bien que le Trésor soit déchargé par l'acquit de ses membres, — ont, en fin de compte, été remises à qui de droit. Cette caution, ce surveillant, c'est le commissaire aux travaux. Ici encore, la nécessité du contrôle est une conséquence des devoirs de l'administrateur. S'il n'avait pas contrôlé, l'État serait en droit de lui dire : « Vous me garantissez ce dont vous n'êtes pas « sûr. » Je dirai même que c'est là le danger de l'institution. Car, si le commissaire aux travaux, en effet, n'a pas contrôlé, s'il n'a pas le personnel suffisant, si d'autres occupations l'ont empêché de remplir ce rôle, sa signature d'administrateur n'en continue pas moins de donner aux comptes une garantie de sincérité qui n'est plus qu'une apparence de garantie.

Le contrôle de l'inspection est bien différent. C'est un contrôle éventuel. Qu'il s'exerce ou non, il laisse subsister tout entière la responsabilité des services sur lesquels il porte. Si on a pu parfois le comparer à celui du

Digitized by Google

commissariat, c'est que le commissaire aux travaux, par la force des choses, en est réduit lui aussi, le plus souvent, à ce même *contrôle éventuel, intermittent,* fort éloigné de celui dont nos règlements lui imposent l'obligation. »

Qu'on s'arrête un instant à la dernière phrase de cette déposition : *le contrôle du commissariat est éventuel, intermittent.* Mais alors la surveillance administrative est une fiction et, en cessant d'être continue, c'est-à-dire réelle, elle se dépouille du seul avantage qu'elle pouvait se flatter de posséder par rapport à l'inspection permanente.

Oui, c'était une fiction depuis longtemps connue pour telle que la surveillance administrative du commissariat sur les approvisionnements et les travaux des autres services, et une fiction dangereuse, parce qu'elle reposait sur un dualisme dans l'action qui mêlait les responsabilités au point de les rendre insaisissables. Les débats du Parlement nous l'avaient dévoilé. Nombre de rapporteurs du budget de la marine en avaient fourni la preuve. Des orateurs en avaient fait la démonstration à la tribune. Un discours de M. Delcassé, en date du 12 décembre 1896, qui paraît avoir impressionné très fortement la Chambre des députés, contient un récit de faits qui lèvent tous les doutes sur l'inanité de la surveillance administrative du commissariat. L'enquête de la commission extraparlementaire, dirigée par des hommes qui ne cachaient pas leurs sympathies ardentes pour le commissariat, a confirmé ce qu'on soupçonnait, ce qu'on savait par les discussions parlementaires. S'il subsiste encore dans les esprits quelques hésitations à cet égard, des extraits des volumes de l'enquête les auront vite dissipées.

La conversation suivante s'engage entre un des membres de la commission, M. Cochery, et le directeur des constructions navales de Cherbourg, M. Eynaud [1] :

M. Cochery. — Vous subissez au point de vue des travaux deux contrôles, celui du commissaire aux travaux et celui de l'inspecteur aux travaux. Pourriez-vous nous expliquer quelle est la différence de ces deux contrôles, et leur efficacité ?

M. Eynaud. — En principe, le commissaire aux travaux doit tenir en double nos écritures.

[1] *Commission extraparlementaire. — Délégations,* tome II, page 249.

Digitized by Google

M. Cochery. — Les tient-il ?

M. Eynaud. — L'application ne me regarde pas ; je dis en principe.

M. Cochery. — Les tient-il ?

M. le Président. — Non.

M. Eynaud. — Le contrôle, comme l'inspection, voit toutes les pièces.

M. le Président. — Toutes ?

M. Eynaud. — Pardon. Ils ne sont pas obligés de les examiner toutes. *Toutes doivent leur être soumises.* Ils peuvent regarder ce qui leur convient. Car le visa de l'inspecteur sur les pièces administratives signifie seulement qu'elles lui ont été présentées *et n'engage de ce fait aucune responsabilité.* Cela ne veut même pas dire qu'il les a lues, cela veut dire qu'*elles lui ont été apportées ;* il les examine, s'il veut.

M. Cochery. — N'est-il pas arrivé parfois que ces états en double, que le commissaire aux travaux doit tenir, indépendamment du génie maritime, ont été simplement copiés sur les états du génie maritime ?

M. Eynaud. — Je ne commets pas d'indiscrétion, en disant que *très souvent ils n'existent pas.* Ainsi la matricule des ouvriers doit être tenue en double régulièrement, et je sais qu'au port de Cherbourg elle n'existe pas en double depuis plus de quinze ans. *Je ne l'ai jamais vue. Il y a un siècle qu'on a cessé de la tenir, et je crois qu'il y a d'autres ports dans le même cas.*

M. Delcassé n'exagérait donc pas, quand il disait à la Chambre dans la séance du 12 décembre 1896 : « La surveillance administrative du personnel ouvrier, elle ne s'exerce que par le double de la matricule du personnel. Or, tout le monde sait *que le double de la matricule des ouvriers n'est presque jamais à jour et que le commissariat la complète, quand il le faut, en faisant copier celle de la direction des travaux. Étrange moyen de contrôle !* »

A Toulon, une conversation, analogue à la précédente, entre les membres de la commission d'enquête et le directeur des constructions navales, amène des déclarations conformes, quoique un peu moins explicites :

M. Berrier-Fontaine. — C'est par mon service que sont tenues les feuilles d'ouvrage qui servent à constater l'emploi aux travaux des matières et de la main-d'œuvre.

M. l'amiral Vallon. — Comment le commissaire aux travaux peut-il exercer un contrôle sur vos feuilles d'ouvrage ?

M. Berrier-Fontaine. — Il peut faire opérer toutes les vérifications qu'elles comportent, par exemple, faire procéder à des appels inopinés du personnel ouvrier.

M. l'amiral Vallon. — Il ne les fait pas ?

M. Berrier-Fontaine. — L'inspection peut, de son côté, faire effectuer toutes les vérifications qu'elle juge nécessaires ou convenables.

M. l'amiral Vallon. — Cela interrompt le travail. Alors, c'est vous qui

Digitized by Google

tenez absolument vos comptes, *et ils sont purement et simplement visés par le commissaire aux travaux ?*

M. LOCKROY. — *Et censés contrôlés* [1].

Les commissaires de la marine, questionnés sur ce point, se défendent mollement contre la vérité qui les presse. Suivez ce dialogue entre un membre de la commission et le commissaire général de Brest :

M. DE BLIGNIÈRES. — Ce qu'on vous demande, c'est comment on procède à la vérification des feuilles d'ouvrage..... On y procède directement par un *sous-commissaire* ou un *agent du commissariat.* Il va dans les ateliers, s'adresse à tel ouvrier, voit à quelle feuille d'ouvrage il travaille, et s'assure que le travail auquel il se livre est bien celui qui est prévu par la feuille.

M. LE COMMISSAIRE GÉNÉRAL. — C'est bien cela. Nous vérifions l'affectation des hommes sur les feuilles d'ouvrage au moyen des casernets et des carnets nominatifs, et l'emploi des matières, en nous faisant représenter les bons qui ont été délivrés.

M. LE PRÉSIDENT. — Vous faites cela d'une façon complète ?

M. LE COMMISSAIRE GÉNÉRAL. — *Nous n'avons pas assez de personnel pour le faire d'une façon complète dans tous les ateliers,* mais nous le faisons dans un grand nombre, suivant le personnel dont nous disposons [2].

Même langage à Toulon qu'à Brest. Voici une déclaration de M. le commissaire général Le Beau : « Quand le commissaire aux travaux me présente les mandats de solde des ouvriers pour les ordonnancer, *il a déjà pu vérifier ces mandats* au moyen des casernets nominatifs, par les autres pièces qu'il reçoit, telles que les billets de sortie, les billets d'hôpital, les permissions et une foule d'autres documents. »

M. BOUCHARD. — *Il ne le fait pas.*

M. LE BEAU. — *Il le fait autant qu'il le peut* [3].

La citation suivante renferme un aveu tellement clair, que le président de la délégation en reste offusqué et laisse percer son regret d'être contraint à une telle constatation. Mais bientôt il se ravise et daube sur les autres contrôles.

M. LE PRÉSIDENT. — Votre commissaire aux travaux, demande-t-il au

[1] *Commission extraparlementaire. — Délégations*, tome III, page 183.
[2] *Commission extraparlementaire. — Délégations*, tome II, page 260.
[3] *Commission extraparlementaire. — Délégations*, tome III, page 281.

Digitized by Google

commissaire général du port de Rochefort, est chargé, n'est-ce pas, *de tenir les livrets d'ouvrage ?*

M. le commissaire général NÈGRE. — De surveiller et de centraliser la comptabilité de l'emploi aux travaux.

M. LE PRÉSIDENT. — Exerce-t-il une *surveillance effective et réellement utile ?*

M. LE COMMISSAIRE GÉNÉRAL. — Oui, *quand il peut le faire.* Mais cela est *souvent difficile* par suite de la réduction des cadres du commissariat, qui a coïncidé avec l'augmentation du nombre des navires armés..... Nous assurons *de notre mieux le service journalier.* Quant au contrôle des travaux, qui est *moins fréquent* que je ne le voudrais, je le ferai reprendre plus activement, dès que je pourrai disposer d'un sous-commissaire.

M. LE PRÉSIDENT. — Nous sommes d'avis *qu'il faut sortir des fictions et arriver à des choses réelles, effectives.* Dans la marine, il existe pour beaucoup de services, du reste, une foule de contrôles. Ces contrôles sont, pour ainsi dire, *des contrôles de forme et ne produisent pas tous les effets qu'on pourrait en attendre. Ainsi, pour les feuilles d'ouvrage, c'est le commissaire aux travaux qui est responsable, et vous venez de reconnaître vous-même qu'il ne pouvait pas exercer une surveillance effective et vraiment utile.*

M. LE COMMISSAIRE GÉNÉRAL. — Elle a toujours lieu, mais *dans des conditions trop réduites.* Elle se faisait *beaucoup mieux,* il y a un mois, quand j'avais un sous-commissaire attaché au détail des travaux, et *j'espère pouvoir la reprendre prochainement* [1].

La prétention du commissariat est que les deux contrôles sont identiques et que celui de l'inspection, moins bien outillé en personnel que le commissariat, est moins capable de tout voir et de tout vérifier. Mais le commissariat oublie, en plaidant les circonstances atténuantes pour sa surveillance en défaut, que l'inspection n'est pas faite pour tout voir et tout vérifier et qu'elle n'affiche nullement la prétention d'être, comme lui, une surveillance administrative. L'inspection, encore une fois, opère à la façon de tous les contrôles, par épreuves, par intervention inopinée, s'arrêtant à une pièce plutôt qu'à une autre, selon que son flair la guide ou que l'habitude l'a familiarisée avec les causes les plus fréquentes d'erreur et les tentations les plus communes d'irrégularités.

L'homme qui surveille administrativement, dans la pensée du décret qui a donné jadis cette tâche au commissariat, assiste à toutes les opérations administratives; il les voit et les vérifie toutes, et il a besoin de les voir et de les vérifier, *parce que c'est lui qui, plus tard, se substitue à l'administrateur pour les sanctionner définitivement*

[1] *Commission extraparlementaire. — Délégations,* tome IV, page 75.

Digitized by Google

*dans un acte général d'administration, qui est son œuvre personnelle, dans la liquidation.* Il s'approprie donc les opérations administratives qu'il surveille, il les fait siennes; sa tâche n'est pas la tâche d'un contrôleur, mais d'un administrateur. Il n'est contrôleur que pour pouvoir être administrateur. De là vient que, si son contrôle est insuffisant, son administration ne peut inspirer la confiance.

Et c'était bien là le vice capital de cet organisme de la surveillance administrative. Il attestait comme vrais des faits qu'il n'avait pas vus s'effectuer. Il revêtait d'une signature, qui conférait l'authenticité, des documents dont la vérité lui échappait. Il vérifiait rarement, mais il certifiait toujours. Sa responsabilité morale, aussi bien que sa responsabilité légale, remplaçait celle de l'administrateur, qu'il avait mission de surveiller, et cette responsabilité reposait, nous ne dirons pas sur un mensonge, dont l'intention n'existait pas, mais sur une fiction.

Ou nous nous abusons, ou ces caractères essentiels du commissariat, organe de surveillance, le différencient absolument de l'inspection, organe de contrôle. L'inspection, disons-le encore, ne fait pas profession de suivre l'administration dans l'enchaînement de ses opérations, dans la trame de son travail journalier. Elle y demeure toujours et complètement étrangère. Elle n'a ni à le certifier ni à le résumer dans un document final. Sa fonction propre est d'en vérifier la régularité, la conformité aux lois et aux règlements, et de s'entourer des renseignements de tout ordre qui peuvent servir à cette vérification. Quand l'inspecteur procède à un contre-appel dans un atelier, à un recensement dans un magasin, ce contre-appel et ce recensement ne sont pas pour lui, comme pour le commissaire, des éléments obligatoires et nécessaires d'une opération administrative ultérieure; ils ne sont que des moyens de contrôle, mis en œuvre pour empêcher une erreur de se commettre ou pour signaler un déficit existant. Il n'est pas exact de prétendre que l'inspection fait double emploi avec la surveillance administrative du commissariat. S'il y a similitude dans les procédés, il y a dissemblance absolue quant à la raison d'être et au but de leur action.

Admettons cependant, pour un moment, que nous nous trompons et n'opposons pas dès maintenant au commissariat la double inaptitude à exercer un contrôle véritable que lui créent, d'une

Digitized by Google

part, sa subordination nécessaire au commandement, d'autre part, son caractère de service d'action. Admettons que la surveillance administrative et l'inspection permanente soient deux variétés d'un même contrôle. Il resterait néanmoins à décider laquelle des deux devrait céder la place à l'autre. Si l'hésitation est possible pour les ports, où les deux variétés ont fonctionné et peuvent se réclamer de leurs bons résultats, elle ne l'est pas pour les établissements hors des ports, où l'inspection permanente seule fonctionne et s'exerce avec une entière efficacité, comme il ressort de l'enquête de la commission extraparlementaire. Le directeur de Ruelle a reconnu cette efficacité, tout en se plaignant d'en être gêné et tout en se vantant, nous le disons à regret, de s'y soustraire parfois avec désinvolture[1]. Les membres de la commission d'enquête l'ont également constatée. M. Chautemps a dit justement : « Le commissariat a pu disparaître des établissements hors des ports. Les inspections n'y fonctionnent qu'avec plus de vigilance et de fermeté[2]. »

Un témoignage plus frappant à ce sujet est celui de M. Barbey. Il a revêtu la forme d'une question adressée à l'inspecteur en chef de Cherbourg. Mais, sous la forme, se décèle sans contredit l'état d'esprit de celui qui questionne : « Je comprends, dit M. Barbey à M. Prigent, vos affirmations et vos propositions en ce qui concerne les arsenaux. Mais croyez-vous qu'il n'y aurait pas des inconvénients à supprimer l'inspection permanente dans les établissements hors des ports? Voilà, par exemple, Guérigny et Ruelle. Ce sont des établissements d'où le commissariat est exclu. Par conséquent, les conflits qui peuvent naître d'un mélange, d'une confusion d'attributions ne peuvent pas se produire. Il y a des hommes techniques qui dirigent l'établissement; mais il n'y a pas, à proprement parler, de personne administrative, d'administration. N'y

[1] « M. Georges Cochery. — Vous arrive-t-il quelquefois de mettre des constructions, des réparations de bâtiments au compte de l'artillerie ?

« M. le colonel Bertin. — S'il s'agit de maçonnerie, nous ne le pouvons pas. . Pour la menuiserie, la serrurerie, *je n'ai pas le droit de le faire*, mais je le fais souvent ; sinon, nous serions sans cesse arrêtés par des détails.

« Quand il s'agit de questions d'outillage, d'installations de transmissions, de plaques de fondations pour les machines, *bien qu'il s'agisse d'objets fixes, je n'hésite pas.* » — *Commission extraparlementaire.* — *Délégations*, tome IV, page 273.

[2] *Commission extraparlementaire.* — *Délégations*, tome II, page 237.



Digitized by Google

aurait-il pas d'inconvénients à supprimer les inspecteurs permanents à Guérigny et à Ruelle[1]. »

Comme si M. Prigent, en rompant avec l'opinion de ses collègues de l'inspection, s'était juré à lui-même de la combattre en toute circonstance, il se hâte de retirer à l'inspection le bénéfice des résultats obtenus dans les établissements hors des ports et d'en faire honneur « aux excellentes traditions qui existent dans le personnel des agents administratifs ». Mais, quelles que soient les explications tendancieuses de M. Prigent, le fait est là, et ce fait, M. Chautemps et M. Barbey l'ont présenté dans les termes les plus justes : « Le commissariat est exclu des établissements hors des ports, et le contrôle s'y fait par les soins de l'inspection avec vigilance et fermeté[2]. » Pourquoi ce qui se produit dans ces établissements ne se produirait-il pas dans les arsenaux ? Il est vrai que les services sont plus concentrés dans ceux-là que dans ceux-ci. Aussi le même fonctionnaire suffit à la tâche de les surveiller, et il y parvient avec tant d'exactitude, que le directeur de l'établissement s'en fait un argument contre les prétendues exigences de l'inspection permanente. Mettez dans les ports un personnel d'inspecteurs assez nombreux pour y faire tout ce que fait un seul homme à Ruelle ; vous y réaliserez tous les avantages obtenus par l'inspection permanente dans les établissements hors des ports.

Ainsi, même dans le cas hypothétique où l'inspection et la surveillance administrative auraient le même caractère, la même nature de contrôle, s'il fallait choisir entre les deux, l'expérience acquise devrait faire pencher la balance en faveur de l'inspection. Nous avons démontré que tel n'était pas le cas, et nous l'avons fait un peu longuement, parce que l'argument du double emploi est un de ceux qui ont nui le plus à l'inspection permanente dans l'esprit des hommes peu familiarisés avec cette matière.

[1] *Commission extraparlementaire. — Délégations*, tome II, page 270.

[2] A l'appui des paroles de M. Barbey et en confirmation de ses hésitations, nous pouvons citer le commencement de la déposition de M. l'inspecteur Delorme :

« Le contrôle de l'inspection s'exerce à Guérigny d'une manière d'autant plus facile que l'accord entre tous les services est complet... C'est presque toujours verbalement que je présente des observations, quand j'ai lieu de le faire, et elles sont généralement bien accueillies...

« M. le Président. — Vous voyez *toutes* les pièces ?

« M. l'inspecteur Delorme. — Elles me passent *toutes par les mains*. » — *Commission extraparlementaire. — Délégations*, tome V, pages 54 et 55.

Digitized by Google

Rentrons maintenant dans la réalité des choses. La surveillance administrative du commissariat n'est déjà plus qu'un souvenir. Bientôt, nous l'espérons, le Parlement ratifiera le décret qui l'a fait disparaître de nos arsenaux. A l'heure actuelle, les directions s'administrent elles-mêmes et gardent, avec la liberté de leurs mouvements, la responsabilité entière de leur administration. Elles ne peuvent, il est vrai, ordonnancer elles-mêmes leurs dépenses; mais elles les liquident. *Dans un but de simplification*, c'est le commissaire général qui reste l'ordonnateur unique de l'arsenal, dont il centralise la comptabilité financière. Son rôle d'ordonnateur consiste limitativement à s'assurer que les liquidations qui lui sont transmises portent sur des crédits ouverts, qu'elles sont régulièrement établies au point de vue de l'imputation budgétaire, du calcul de la dépense et des justifications à annexer au mandat, c'est-à-dire, à faire, avant de mandater, ce que le payeur doit faire avant de payer. Quant à la valeur intrinsèque des liquidations, le commissaire général n'a pas à s'en préoccuper; il doit tenir pour constants les faits certifiés, sous leur responsabilité de liquidateurs, par les chefs de service qui, comme à la guerre, ont à exercer une surveillance continue sur les actes des divers personnels de gestion ou d'exécution placés sous leurs ordres[1].

[1] En ce qui concerne les corps organisés, les dépôts d'équipages, les bâtiments de la flotte et les services administrés comme ces bâtiments, le commissariat est, avant tout, un administrateur, puisqu'il est le liquidateur définitif de leurs dépenses, qu'il donne, en leur ouvrant les portes du Trésor, ou des magasins, satisfaction aux droits que font valoir, en principe, les conseils d'administration et les commandants comptables, exceptionnellement, les intéressés eux-mêmes. C'est le commissariat qui est chargé de rapprocher les payements directs aux isolés, ainsi que les distributions en deniers ou en nature opérées par l'intermédiaire des conseils d'administration et commandants comptables, — c'est-à-dire le débit du corps, — du total des droits acquis aux diverses prestations, — c'est-à-dire de son crédit. C'est lui qui établit, dans la revue de liquidation, la situation respective de l'État et des parties prenantes. Ici encore, il n'est surveillant administratif que parce qu'il est mêlé à l'action et chargé, en dernière analyse, de centraliser, de certifier et, s'il y a lieu, de redresser des opérations faites par autrui. Avec cette particularité qu'il prolonge, en quelque sorte, et représente par continuation une administration qui, pour les bâtiments de la flotte, cesse avec leur armement; il joue bien, vis-à-vis de toutes ces collectivités permanentes ou éphémères, un rôle identique à celui de l'intendance vis-à-vis des corps de troupe et des établissements considérés comme tels. Aussi, la décision présidentielle du 1er mars 1901 a-t-elle substitué, pour la définition du rôle du commissariat, à l'expression usuelle de surveillance administrative celle, beaucoup plus précise, que le décret du 10 février 1890, portant règlement pour l'exécution de la loi du 16 mars 1882 sur l'administration de l'armée, a rendue réglementaire pour l'intendance militaire : « Vérification et régularisation des dépenses en deniers et en nature des corps et services similaires. » (*Note de l'auteur.*)

Digitized by Google

Le contrôle administratif de tous les services de la marine est donc dévolu désormais à l'inspection seule, si tant est que cette dernière l'ait partagé dans le passé, à un degré quelconque, avec le commissariat.

Nous avons épuisé la série des objections par lesquelles on s'est efforcé de déconsidérer l'institution de l'inspection permanente. Nous les avons réfutées, tant au nom des principes qui sont les bases de cette institution, qu'au nom des faits et de l'expérience. Il ne nous resterait plus, avant de conclure à l'adoption du projet de loi, qu'à examiner rapidement chacun des articles qui le composent. Mais un contre-projet, déposé par notre collègue, M. le vice-amiral de Cuverville, renouvelle le débat, en le portant sur un terrain quelque peu différent de celui que nous avons parcouru. Force nous est de nous y arrêter et de le discuter avec la déférence due à son auteur.

## LE CONTRE-PROJET DE L'AMIRAL DE CUVERVILLE.

### Exposé du contre-projet.

Dans l'exposé des motifs qui accompagne le contre-projet, l'amiral de Cuverville se déclare partisan des trois modalités de contrôle prévues dans le projet du gouvernement, un contrôle central, un contrôle mobile et un contrôle local permanent. Il fait en outre du contrôle mobile un contrôle supérieur et superposé au contrôle local permanent.

Le contre-projet est sobre de détails sur le contrôle central. Il est muet sur son rôle vis-à-vis du contrôle mobile et ne dit pas un mot de ses attributions de coordination et de centralisation des travaux du contrôle, que le projet du gouvernement s'était attaché à bien préciser, de manière à éviter tout dualisme et à assurer l'harmonie dans le fonctionnement des différents rouages. Il se borne à énoncer, dans l'article 3, que les contrôleurs sédentaires de l'administration centrale et les contrôleurs mobiles dépendent d'une direction spéciale du ministère, à la tête de laquelle il place un contrôleur général au choix du ministre.

Le contre-projet est plus explicite, mais non toujours très clair et très précis, sur les attributions respectives du contrôle mobile et du contrôle permanent.

Digitized by Google

Il confie le contrôle local permanent aux officiers du commissariat, qu'il charge de surveiller tous les services pour le compte du préfet maritime. Cette surveillance est destinée, en thèse générale, à constater l'observation des lois, décrets, décisions ministérielles et arrêtés préfectoraux réglementant les actes administratifs, financiers et comptables qui s'exécutent dans le port. Le contrôle local est tenu, notamment, de reviser tous les marchés et achats sur facture et toutes les liquidations des services d'exécution. Un décret déterminera ses autres attributions, ainsi que ses droits d'investigation et son mode de fonctionnement.

Le contre-projet fait des agents du contrôle mobile les délégués directs du ministre, à qui ils adressent leurs rapports. Il leur confère le droit de proposer au ministre toute mesure qu'ils jugeraient utile pour faire disparaître les abus, simplifier et améliorer le fonctionnement des services, ainsi que celui de constater la suite donnée par les services à leurs observations. Leurs tournées d'inspection ont lieu sans avis préalable à l'autorité maritime, qui, dès leur arrivée et sur leur demande, donne aussitôt les ordres nécessaires pour faciliter leur mission.

Leurs investigations, qui comprennent soit des vérifications sur pièces, soit des inspections inopinées, s'exercent avec tous les droits attribués au service du contrôle local permanent, dont ils sont chargés en outre de vérifier et d'apprécier l'action. Indépendamment de leurs inspections ordinaires, les contrôleurs mobiles peuvent être chargés par le ministre, en temps de paix comme en temps de guerre, de toutes études ou missions intéressant le bon ordre des finances et la régularité de l'administration dans la marine.

Le dernier paragraphe de l'article 5 du contre-projet remet à un décret le soin de déterminer le fonctionnement du contrôle.

Avant d'aller plus loin dans cet exposé du contre-projet, notons, pour l'intelligence du système et surtout pour la clarté du débat qui viendra bientôt, que l'amiral de Cuverville suppose, comme un fait déjà acquis, le vote du projet relatif à la réorganisation administrative des arsenaux. Sa conception du contrôle de la marine est corrélative de ce projet. L'amiral, dans son exposé des motifs, donne à entendre, d'une façon non équivoque, que, sans le dépôt de ce projet de loi, il n'aurait pas modifié son opinion ancienne

Digitized by Google

sur l'inspection permanente, à laquelle il s'est plu à rendre hommage dans l'enquête de la commission extraparlementaire.

Nous verrons plus tard ce que vaut le motif allégué par l'auteur du contre-projet pour justifier ses opinions successives. Continuons, en attendant, l'exposé détaillé de son système.

Il n'y a qu'un contrôle local permanent qui soit en état de prévenir des erreurs. *Ce qui vaut mieux,* dit l'amiral, *que d'avoir à les réparer.* Il n'y a qu'un tel contrôle qui puisse être témoin des faits et les suivre d'une façon continue. Il importe donc de le constituer fortement, pour que sa surveillance embrasse *tous les actes* administratifs et comptables des services à contrôler.

Ce contrôle doit être subordonné au préfet maritime, chef responsable de ces services, si l'on veut que cette responsabilité soit effective. Car il y a contradiction à imposer une responsabilité sans mettre à sa libre disposition l'organe d'information dont elle a besoin pour s'éclairer. Le préfet ne saurait accorder sa confiance qu'à un contrôle responsable vis-à-vis de lui, et, par conséquent, placé sous sa dépendance.

Mais le contrôle local peut se relâcher de ses devoirs et produire des résultats inexacts ou insuffisants. De là, nécessité d'organiser, au-dessus de lui, pour le stimuler, un contrôle supérieur mobile, qui l'oblige de remplir sa mission avec zèle et sans faiblesse vis-à-vis des contrôlés.

Ce contrôle supérieur mobile réclame, à son tour, une constitution forte, qui lui permette de pénétrer assez profondément dans le détail des actes administratifs et comptables des services contrôlés pour apprécier, en connaissance de cause, la suffisance ou l'insuffisance du contrôle local. Il a besoin aussi d'être entièrement indépendant, aussi bien des services à contrôler que des contrôleurs locaux de ces services et, à cet effet, il doit se composer d'agents appartenant à un corps autre que celui des contrôleurs locaux, afin d'être exempt tant des faiblesses inhérentes à la camaraderie que des suggestions de l'intérêt personnel, qui pourraient refroidir son zèle et tempérer sa sévérité par la crainte de représailles possibles en cas d'interversion des rôles.

Nous ne chercherons pas noise à l'amiral de Cuverville sur le vague de certaines dispositions, notamment sur les attributions du contrôle local permanent autres que celles qui sont indiquées dans

Digitized by Google

le contre-projet, et sur les rapports du contrôle supérieur mobile avec les préfets maritimes. Le contre-projet s'en réfère à des décrets pour suppléer à un silence qui est gros d'incertitudes, sinon de menaces, aussi bien pour l'autonomie des services de l'arsenal que pour l'indépendance d'action du contrôle supérieur mobile. Nous aurons à développer des objections bien plus graves.

Mais il ne nous est pas possible de négliger une conception disparate qui fait tache dans un contre-projet dont l'auteur s'est flatté, en l'opposant au projet du gouvernement, de faire une œuvre harmonique.

L'amiral nous dit qu'un contrôle supérieur mobile lui paraît nécessaire pour stimuler le contrôle permanent local, et pour l'obliger, par le souci de sa responsabilité propre, à remplir sa mission sans faiblesse à l'égard des agents d'exécution soumis à sa surveillance.

Mais il nous a dit auparavant que le contrôle local dépendait exclusivement du préfet maritime et n'était responsable que devant lui. Par une conséquence inévitable de ce système, c'est le préfet qui est responsable des agents du contrôle local, puisqu'il les a sous sa dépendance. C'est lui d'abord qui est à louer, si ce contrôle fonctionne bien; c'est lui qui est à blâmer dans le cas contraire. Le contrôle supérieur mobile n'a rien à voir avec des agents qu'il ne connaît pas et qu'il n'a ni à aiguillonner ni à modérer.

Pour une conception présentée avec toutes les apparences d'une logique rigoureuse, il y a là, pour le moins, un manque de liaison.

Peut-être, cependant, ce défaut est-il plus apparent que réel. En effet, l'article premier du contre-projet contient une disposition qui frappe l'esprit, quand on le rapproche de l'article premier du projet de loi. A propos des devoirs du contrôle, il y est parlé des *arrêtés préfectoraux*, dont il doit surveiller l'exécution. Ces arrêtés ne figurent pas dans le projet de loi. C'est une addition dont nous demanderons compte au contre-projet. Pour le moment, nous cherchons à le comprendre, à voir clair dans sa contexture. Ce que nous tâchons de dégager, c'est la raison d'être du contrôle supérieur mobile par rapport au contrôle local permanent. On nous dit que cette raison d'être réside dans la nécessité, pour le premier de ces contrôles, de stimuler le second et de mettre en jeu sa responsabilité.

Digitized by Google

Or, de fait, c'est le préfet seul qui est responsable de ce service. Nous n'apercevons donc pour le contrôle mobile d'autre motif d'intervenir que de contrôler le préfet, ses rapports avec ses agents, son indulgence, sa sévérité et, sans doute, aussi, ses arrêtés, qui s'accolent dans le contre-projet aux décisions ministérielles par une addition dont on ne nous a pas dévoilé le but. Le contre-projet entend-il donner au contrôle supérieur mobile droit de contrôle sur le préfet? Il eût été bon de le dire.

A l'appui de son contre-projet, l'amiral de Cuverville invoque l'exemple de l'administration des finances. Il cite une note déposée à la commission de la marine du Sénat par un inspecteur de ce Département ministériel, le même qui a fait partie de la commission de la Jaille.

Selon notre collègue, les finances ont deux contrôles et tous les deux fortement organisés : un, local, permanent et dépendant de l'autorité locale ; l'autre, mobile, ayant droit d'appréciation sur le premier et complètement indépendant. Le premier est exercé par des agents placés sous l'autorité absolue des directeurs départementaux ou régionaux et chargés de les renseigner sur le fonctionnement de leurs services. Le second est formé d'inspecteurs des finances, dépendant du ministre seul et ayant mission de contrôler à la fois les directeurs et les inspecteurs locaux. L'amiral nomme expressément les directeurs départementaux ou régionaux, de qui relèvent et devant qui sont responsables les inspecteurs locaux, comme étant soumis au contrôle de l'inspection des finances. Il est donc logique d'en conclure qu'il entend faire porter le contrôle mobile à la fois sur le contrôle local, relevant exclusivement du préfet, et sur le préfet lui-même. Mais comme nous l'avons déjà fait remarquer, ni le texte du contre-projet ni son exposé des motifs ne confèrent expressément ce droit de contrôle sur les actes du préfet.

Cette organisation a fait ses preuves, au dire de l'amiral, qui estime qu'elle n'aurait pas moins d'efficacité dans le Département de la marine que dans celui des finances.

Une fois les grandes lignes de son contre-projet esquissées, l'amiral de Cuverville se retourne contre le projet de loi.

Il tient comme incontestable, pour quiconque lit attentivement le projet, que ses auteurs, après avoir fait mine d'organiser un contrôle mobile et un contrôle permanent, se sont contentés de ren-

Digitized by Google

forcer ce dernier, constituant, pour la forme, un semblant de contrôle mobile, sous le nom de service des missions, avec un contrôleur général assisté de trois contrôleurs seulement. Et, cette constatation faite, il reprend à son compte les objections connues contre le contrôle permanent.

C'est d'abord la permanence elle-même, avec les inconvénients qu'elle engendre : relâchement de la surveillance, rivalités d'attributions, griefs personnels ; en un mot, ces infirmités du caractère si bien décrites par Ducos, dont notre collègue emprunte le langage.

C'est l'insuffisance numérique du personnel, de tout temps reconnue pour telle, qui sera bien plus sensible à mesure que se dépenseront les crédits votés ou à voter pour l'augmentation de la flotte et de l'outillage des ports et des arsenaux.

C'est l'indépendance de l'inspection permanente à l'égard du préfet maritime, responsable de l'observation des lois et règlements, de l'exécution des ordres du ministre, du fonctionnement normal de tous les services, et dont la responsabilité sera rendue plus lourde par l'autonomie des directions, puisqu'il cessera de pouvoir compter sur la surveillance administrative qu'il faisait exercer jusqu'ici sur leurs actes par le corps du Commissariat.

Se pourra-t-il qu'on mette en cause sa responsabilité, quand on ne lui laissera, pour le renseigner sur l'état des services, que des fonctionnaires indépendants de lui, irresponsables envers lui, qui viseront surtout à le trouver en défaut et même, ajoute l'amiral, à l'annihiler ?

C'est précisément cette question des responsabilités à saisir et à actionner qui a déterminé, depuis cinquante ans, toutes les commissions d'enquête, ou autres, à préférer l'inspection mobile à l'inspection permanente. Telles furent les conclusions de la commission parlementaire de 1849, présidée par M. Dufaure. Telles ont été les conclusions de la commission d'enquête extraparlementaire de 1894.

Afin d'infirmer la valeur de ces conclusions, le rapporteur du projet de loi à la Chambre, M. Gerville-Réache, a mis en avant, pour la commission de 1849, les procédés défectueux, jusqu'alors employés par l'inspection permanente, qui l'avaient empêchée de donner sa vraie mesure, et le courant d'opinion qui entraînait alors

Digitized by Google

le pays vers la restauration du principe d'autorité ; pour la commission de 1894, la coalition de tous les services contrôlés contre la présence constante de leurs censeurs. Mais ces explications ne peuvent s'appliquer, suivant l'amiral, à la commission ministérielle de 1896, présidée par l'amiral de la Jaille, composée, comme il a été dit plus haut, et nommée pour étudier la même question.

Aux trois commissions précédentes qui ont préféré le contrôle mobile au contrôle permanent, l'amiral de Cuverville joint une quatrième commission interministérielle « dans laquelle étaient repré-« sentés les Départements de la marine et des finances, la Cour des « comptes et l'industrie privée », et qui, au témoignage de notre collègue « s'était prononcée, à l'unanimité moins deux voix, pour la « surveillance du commissariat sur les actes administratifs et comp-« tables dans les arsenaux sous l'autorité du préfet maritime ». La même affirmation était tombée de la tribune de la Chambre, dans la séance du 4 juillet 1900, et le ministre de la marine l'avait contredite aussitôt en ces termes : « La commission interministérielle a « écarté systématiquement de ses délibérations la question du con-« trôle, parce que le projet de loi était à l'ordre du jour de la « Chambre. Ne l'engagez pas dans cette affaire. »

Qui croire ? Dans notre opinion, la chose n'est pas de grande importance. Mais nous avons voulu signaler la contradiction.

Si le contrôle à deux degrés, accepté par ces commissions et préconisé par le contre-projet, n'a pu prendre pied jusqu'ici dans l'organisation de l'administration de la marine, la cause en est, pense l'amiral, dans les attributions données au commissariat, qui était associé à l'administration des directions, et dont la responsabilité se confondait avec la leur. Il était indispensable de procéder à un changement de système administratif, de façon à rendre les directions autonomes et à décharger le commissariat de sa part de responsabilité dans l'action, avant de pouvoir transférer à ce corps les fonctions de l'inspection permanente.

Ducos, dit le contre-projet, a échoué dans sa tentative, parce que les fonctionnaires de son inspection mobile, trop peu nombreux d'ailleurs, appartenaient au même corps que les fonctionnaires de l'inspection permanente.

Le projet de la commission extraparlementaire de 1894, tendant à la substitution pure et simple de l'inspection mobile à l'inspection

Digitized by Google

permanente, n'était également pas réalisable, en raison de l'insuffisance du contrôle local qu'il comportait. Quoi qu'il en soit, l'inspection permanente ne saurait être maintenue en son état présent, parce qu'elle jouit d'une indépendance fâcheuse vis-à-vis du préfet maritime, et aussi parce qu'elle manque de l'aiguillon indispensable pour l'inciter à produire son maximum d'effet.

Ici, l'amiral de Cuverville, qui a conscience d'émettre un jugement en désaccord complet avec sa déposition devant la commission d'enquête extraparlementaire, semble avoir à cœur de se disculper du reproche d'inconsistance dans les idées que ce rapprochement suggère. Il essaye de se justifier en disant que, dans l'ancienne organisation des services administratifs de l'arsenal, il préférait une inspection locale permanente à une inspection mobile, mais que, dans l'organisation nouvelle, il estime plus rationnel et plus utile de transférer au commissariat les attributions de l'inspection permanente et de compléter le nouvel organisme de contrôle par la création d'une inspection mobile.

Par son mode de recrutement, ses études administratives et juridiques, ses cadres nombreux et bien pourvus d'agents subalternes, le commissariat est tout indiqué pour recueillir la succession de l'inspection permanente. On l'accusera sans doute de manquer d'indépendance à l'égard des préfets maritimes. Ces officiers généraux ont une conscience trop haute de leurs devoirs pour être soupçonnés de vouloir y faillir. D'ailleurs, le contrôle mobile saura mettre en jeu les responsabilités. On redoutera peut-être, pour les officiers du commissariat appartenant au contrôle, les fâcheux effets de la camaraderie à l'égard des officiers du commissariat appartenant à l'administration. Mais l'administration du commissariat se réduit maintenant au détail des subsistances. D'ailleurs le contrôle mobile est encore là pour mater la camaraderie.

(*A suivre.*)

---

Digitized by Google

# AIDE-MÉMOIRE

POUR LES

# TRAVAUX DE FORCE

A L'USAGE

# DES OFFICIERS DE MARINE

PAR **M. Stanislas MILLOT**, ENSEIGNE DE VAISSEAU

(*Suite* [1].)

## DEUXIÈME PARTIE

**Principes fondamentaux pour la résolution des problèmes sur les manœuvres de force.**

### CHAPITRE V.

**Généralités.**

Lorsque nous aurons à étudier une installation pour manœuvre de force, nous chercherons moins à déterminer l'effort exact supporté par chaque partie qu'une limite supérieure de cet effort; en consolidant chaque partie pour cette limite supérieure de la charge qu'elle aura à porter, nous nous mettrons dans de bonnes conditions de sécurité pour effectuer notre manœuvre.

La marche à suivre sera la suivante :

1° On déterminera l'effort produit sur chaque partie de l'installation par le poids des espars et agrès, ou plutôt une limite supé-

[1] Voir la *Revue maritime* de mars 1903.

Digitized by Google

rieure et une limite inférieure de cet effort, qui se fera sentir avant même que l'on ait commencé la manœuvre de force pour laquelle l'installation est projetée ;

2° Partant de l'origine naturelle, qui est le poids à soulever, on déterminera par une décomposition de forces l'effet produit sur les apparaux qui supportent directement ce poids ; on en déduira l'effet produit à l'autre extrémité de ces apparaux (il sera différent si l'on a employé des palans); puis, par une nouvelle décomposition de forces, la charge des parties de l'installation sur lesquelles s'appuient directement les apparaux, etc., en marchant ainsi de proche en proche jusqu'aux points fixes qui serviront de dormant à l'installation.

Comme, pour chaque décomposition de forces, on doit supposer une certaine erreur sur les angles mesurés, chacune des composantes sera connue non par une valeur bien déterminée, mais par les limites maxima et minima entre lesquelles elles est comprise ;

3° En combinant l'effet du poids à hisser avec celui des espars, agrès, etc., on obtiendra pour chaque partie de l'installation la valeur de l'effort qu'elle aura à supporter par une expression de la forme

$$A + B - C - D,$$

où certaines des quantités A, B, C, D ne sont connues que par leurs limites maxima et minima. La consolidation devant être faite pour la valeur maxima de l'effort, nous remplacerons les quantités positives par leur valeur maxima, les quantités négatives par leur valeur minima :

$$\text{maximum } A + \text{maximum } B - \text{minimum } C - \text{minimum } D.$$

Mais si l'expression est susceptible de changer de signe, c'est-à-dire si l'effort peut changer de sens, il faudra prévoir une deuxième consolidation en sens inverse, destinée à résister à

$$\text{maximum } C + \text{maximum } D - \text{minimum } A - \text{minimum } B;$$

4° La manœuvre consistera généralement à prendre un poids dans un certain lieu pour le porter dans un autre. Il sera dans ce cas naturel de laisser venir le poids sur la verticale du point de suspension des apparaux avant de le diriger vers la position finale. On

Digitized by Google

devra donc faire le calcul pour la position initiale, la position sur la verticale du point de suspension des apparaux, la position finale et toute position intermédiaire à laquelle semblerait correspondre un maximum de l'effort sur une des parties de l'installation. Les calculs terminés, on fait la consolidation d'après le maximum d'effort trouvé pour chaque partie: si cet effort doit changer de sens pendant la manœuvre, une deuxième consolidation est nécessaire ;

5° La direction du garant d'un palan ayant une grande influence sur l'effort produit par la poulie supérieure, on supposera diverses directions de ce garant et fera le calcul des efforts correspondants, de façon à déterminer la plus avantageuse de ces directions, celle qu'il conviendra d'adopter.

Des indications qui précèdent, on peut tirer les déductions qui suivent :

I. Un projet de manœuvre de force où les tensions sur chaque partie de l'installation sont simplement déterminées par une série de parallélogrammes de forces tracés sur un plan n'est pas un projet suffisamment étudié, puisque les angles y sont supposés connus avec une exactitude parfaite, ce qui ne doit pas être dans la pratique.

II. Une théorie mathématique resterait impuissante pour la résolution de la plupart des problèmes sur les manœuvres de force, si l'on ne possédait en même temps des renseignements suffisants sur les palans employés.

L'originalité de notre travail est de permettre d'éviter ces deux écueils.

## CHAPITRE VI.

### Décomposition des forces ; mesure des angles.

**I. Décomposition des forces.** — La décomposition dans un plan d'une force suivant deux directions est résolue en statique par le parallélogramme des forces ou par des formules générales. Dans le but de limiter l'étendue de nos tables au strict nécessaire pour la pratique et de supprimer les graphiques, les règles de signes, etc.,

Digitized by Google

nous avons remplacé le problème général par les deux problèmes-types suivants :

*Problème-type n° 1.* — Décomposer une force suivant deux directions, entre lesquelles ni cette force ni son prolongement ne sont compris.

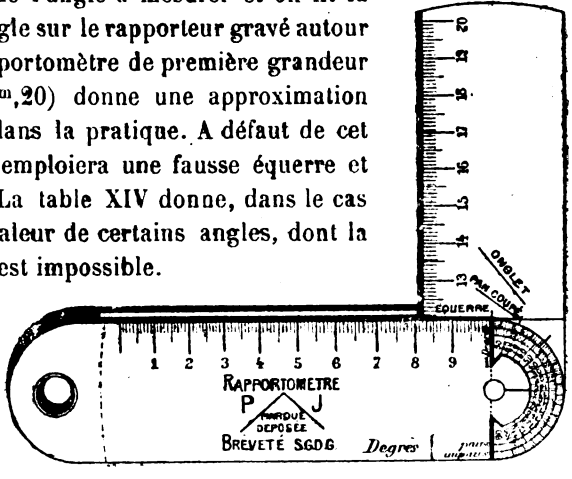
La solution est fournie très simplement par la table XII.

*Problème-type n° 2.* — Décomposer une force suivant deux directions, entre lesquelles cette force (ou son prolongement) est comprise.

La solution est fournie très simplement par la table XIII.

Dans toute installation, on devra éviter d'avoir à décomposer une force suivant plus de deux directions différentes situées dans un même plan que la force, la décomposition pouvant donner lieu à une infinité de solutions.

**II. Mesure des angles.** — Les angles nécessaires pour les calculs seront obtenus soit par un des calculs classiques de la trigonométrie, soit par la mesure directe. Celle-ci peut se faire assez simplement pour un angle dont le plan est vertical. On se place en face de l'angle à mesurer et l'on tient à hauteur de l'œil un rapportomètre, dont on s'efforce de maintenir le plan vertical et parallèle au plan de l'angle à mesurer ; on modifie l'angle des deux branches du rapportomètre jusqu'à ce que chacune d'elles devienne parallèle à l'un des côtés de l'angle à mesurer et on lit la valeur de cet angle sur le rapporteur gravé autour de l'axe. Le rapportomètre de première grandeur (branches de $0^m,20$) donne une approximation très suffisante dans la pratique. A défaut de cet instrument, on emploiera une fausse équerre et un rapporteur. La table XIV donne, dans le cas des bigues, la valeur de certains angles, dont la mesure directe est impossible.




Digitized by Google

## Table XII.

| β/α | 0° | 5° | 10° | 15° | 20° | 25° | 30° | 35° | 40° | 45° | 50° | 55° | 60° |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 5° | 0,00 | 1,00 | 1,99 | 2,97 | 4,02 | 4,85 | 5,74 | 6,58 | 7,38 | 8,11 | 8,79 | 9,40 | 9,94 |
| | 1,00 | 1,99 | 2,97 | 4,02 | 4,85 | 5,74 | 6,58 | 7,38 | 8,11 | 8,79 | 9,40 | 9,94 | 10,42 |
| 10° | 0,00 | 0,50 | 1,00 | 1,49 | 1,97 | 2,43 | 2,88 | 3,30 | 3,70 | 4,07 | 4,41 | 4,72 | 4,99 |
| | 1,00 | 1,49 | 1,97 | 2,43 | 2,88 | 3,30 | 3,70 | 4,07 | 4,41 | 4,72 | 4,99 | 5,22 | 5,41 |
| 15° | 0,00 | 0,34 | 0,67 | 1,00 | 1,35 | 1,63 | 1,93 | 2,22 | 2,48 | 2,73 | 2,96 | 3,17 | 3,35 |
| | 1,00 | 1,35 | 1,63 | 1,93 | 2,22 | 2,48 | 2,73 | 2,96 | 3,17 | 3,35 | 3,50 | 3,63 | 3,74 |
| 20° | 0,00 | 0,25 | 0,51 | 0,76 | 1,00 | 1,23 | 1,46 | 1,68 | 1,88 | 2,07 | 2,24 | 2,39 | 2,53 |
| | 1,00 | 1,23 | 1,46 | 1,68 | 1,88 | 2,07 | 2,24 | 2,39 | 2,53 | 2,65 | 2,75 | 2,83 | 2,88 |
| 25° | 0,00 | 0,21 | 0,41 | 0,61 | 0,83 | 1,00 | 1,18 | 1,36 | 1,52 | 1,67 | 1,81 | 1,94 | 2,05 |
| | 1,00 | 1,18 | 1,36 | 1,52 | 1,67 | 1,81 | 1,94 | 2,05 | 2,15 | 2,22 | 2,29 | 2,33 | 2,36 |
| 30° | 0,00 | 0,17 | 0,35 | 0,52 | 0,70 | 0,85 | 1,00 | 1,15 | 1,29 | 1,41 | 1,53 | 1,64 | 1,73 |
| | 1,00 | 1,15 | 1,29 | 1,41 | 1,53 | 1,64 | 1,73 | 1,81 | 1,88 | 1,94 | 1,97 | 1,99 | 2,00 |
| 35° | 0,00 | 0,15 | 0,30 | 0,45 | 0,60 | 0,74 | 0,87 | 1,00 | 1,12 | 1,23 | 1,34 | 1,43 | 1,51 |
| | 1,00 | 1,12 | 1,23 | 1,34 | 1,43 | 1,51 | 1,58 | 1,64 | 1,69 | 1,72 | 1,74 | 1,74 | 1,74 |
| 40° | 0,00 | 0,14 | 0,27 | 0,40 | 0,54 | 0,66 | 0,78 | 0,90 | 1,00 | 1,10 | 1,19 | 1,27 | 1,35 |
| | 1,00 | 1,10 | 1,19 | 1,27 | 1,35 | 1,41 | 1,46 | 1,51 | 1,53 | 1,55 | 1,56 | 1,55 | 1,53 |
| 45° | 0,00 | 0,13 | 0,25 | 0,37 | 0,50 | 0,60 | 0,71 | 0,81 | 0,91 | 1,00 | 1,08 | 1,16 | 1,23 |
| | 1,00 | 1,08 | 1,16 | 1,23 | 1,28 | 1,33 | 1,37 | 1,39 | 1,41 | 1,42 | 1,41 | 1,39 | 1,37 |
| 50° | 0,00 | 0,11 | 0,23 | 0,34 | 0,46 | 0,55 | 0,65 | 0,75 | 0,84 | 0,92 | 1,00 | 1,07 | 1,13 |
| | 1,00 | 1,07 | 1,13 | 1,18 | 1,23 | 1,26 | 1,29 | 1,30 | 1,31 | 1,30 | 1,29 | 1,26 | 1,23 |
| 55° | 0,00 | 0,11 | 0,21 | 0,32 | 0,43 | 0,52 | 0,61 | 0,70 | 0,78 | 0,86 | 0,94 | 1,00 | 1,06 |
| | 1,00 | 1,06 | 1,11 | 1,15 | 1,18 | 1,20 | 1,22 | 1,22 | 1,22 | 1,20 | 1,18 | 1,15 | 1,11 |
| 60° | 0,00 | 0,10 | 0,20 | 0,30 | 0,40 | 0,49 | 0,58 | 0,66 | 0,74 | 0,82 | 0,89 | 0,95 | 1,00 |
| | 1,00 | 1,05 | 1,09 | 1,12 | 1,14 | 1,15 | 1,16 | 1,15 | 1,14 | 1,12 | 1,09 | 1,05 | 1,00 |
| 65° | 0,00 | 0,10 | 0,19 | 0,29 | 0,39 | 0,47 | 0,55 | 0,63 | 0,71 | 0,78 | 0,84 | 0,90 | 0,96 |
| | 1,00 | 1,04 | 1,07 | 1,09 | 1,10 | 1,10 | 1,10 | 1,09 | 1,07 | 1,04 | 1,00 | 0,96 | 0,90 |
| 70° | 0,00 | 0,09 | 0,18 | 0,28 | 0,37 | 0,45 | 0,53 | 0,61 | 0,68 | 0,75 | 0,82 | 0,87 | 0,92 |
| | 1,00 | 1,03 | 1,05 | 1,06 | 1,06 | 1,06 | 1,05 | 1,03 | 1,00 | 0,96 | 0,92 | 0,87 | 0,82 |
| 75° | 0,00 | 0,09 | 0,18 | 0,27 | 0,36 | 0,44 | 0,52 | 0,59 | 0,66 | 0,73 | 0,79 | 0,85 | 0,89 |
| | 1,00 | 1,02 | 1,03 | 1,03 | 1,03 | 1,02 | 1,00 | 0,98 | 0,94 | 0,89 | 0,85 | 0,79 | 0,73 |
| 80° | 0,00 | 0,09 | 0,18 | 0,26 | 0,36 | 0,43 | 0,51 | 0,58 | 0,65 | 0,72 | 0,78 | 0,83 | 0,88 |
| | 1,00 | 1,01 | 1,02 | 1,01 | 1,00 | 0,98 | 0,95 | 0,92 | 0,88 | 0,83 | 0,78 | 0,72 | 0,65 |
| 85° | 0,00 | 0,09 | 0,17 | 0,26 | 0,35 | 0,42 | 0,50 | 0,58 | 0,65 | 0,71 | 0,77 | 0,82 | 0,87 |
| | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 0,99 | 0,97 | 0,94 | 0,91 | 0,87 | 0,82 | 0,77 | 0,71 | 0,65 | 0,58 |
| 90° | 0,00 | 0,09 | 0,17 | 0,26 | 0,34 | 0,42 | 0,50 | 0,57 | 0,64 | 0,71 | 0,77 | 0,82 | 0,87 |
| | 1,00 | 1,00 | 0,99 | 0,97 | 0,94 | 0,91 | 0,87 | 0,82 | 0,77 | 0,71 | 0,64 | 0,57 | 0,50 |
| 95° | 0,00 | 0,09 | 0,17 | 0,26 | 0,35 | 0,42 | 0,50 | 0,58 | 0,65 | 0,71 | 0,77 | 0,82 | 0,87 |
| | 1,00 | 0,99 | 0,97 | 0,94 | 0,91 | 0,87 | 0,82 | 0,77 | 0,71 | 0,65 | 0,58 | 0,50 | 0,42 |
| 100° | 0,00 | 0,09 | 0,18 | 0,26 | 0,36 | 0,43 | 0,51 | 0,58 | 0,65 | 0,72 | 0,78 | 0,83 | 0,88 |
| | 1,00 | 0,98 | 0,95 | 0,92 | 0,88 | 0,83 | 0,78 | 0,72 | 0,65 | 0,58 | 0,51 | 0,43 | 0,36 |
| 105° | 0,00 | 0,09 | 0,18 | 0,27 | 0,36 | 0,44 | 0,52 | 0,59 | 0,66 | 0,73 | 0,79 | 0,85 | 0,89 |
| | 1,00 | 0,98 | 0,94 | 0,89 | 0,85 | 0,79 | 0,73 | 0,66 | 0,59 | 0,52 | 0,44 | 0,36 | 0,27 |
| 110° | 0,00 | 0,09 | 0,18 | 0,28 | 0,37 | 0,45 | 0,53 | 0,61 | 0,68 | 0,75 | 0,82 | 0,87 | 0,92 |
| | 1,00 | 0,96 | 0,92 | 0,87 | 0,82 | 0,75 | 0,68 | 0,61 | 0,53 | 0,45 | 0,37 | 0,28 | 0,18 |

Digitized by Google

## TABLE XII.

| β/α | 50° | 55° | 60° | 65° | 70° | 75° | 80° | 85° | 90° | 95° | 100° | 105° | 110° |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 5° | 8,79<br>9,40 | 9,40<br>9,94 | 9,94<br>10,42 | 10,42<br>10,78 | 10,78<br>11,11 | 11,11<br>11,30 | 11,30<br>11,43 | 11,43<br>11,47 | 11,47<br>11,43 | 11,43<br>11,30 | 11,30<br>11,11 | 11,11<br>10,78 | 10,78<br>10,42 |
| 10° | 4,41<br>4,99 | 4,72<br>5,22 | 4,99<br>5,41 | 5,22<br>5,58 | 5,41<br>5,67 | 5,58<br>5,74 | 5,67<br>5,76 | 5,74<br>5,74 | 5,76<br>5,67 | 5,74<br>5,58 | 5,67<br>5,41 | 5,58<br>5,22 | 5,41<br>4,99 |
| 15° | 2,96<br>3,50 | 3,17<br>3,63 | 3,35<br>3,74 | 3,50<br>3,81 | 3,63<br>3,85 | 3,74<br>3,86 | 3,81<br>3,85 | 3,85<br>3,81 | 3,86<br>3,74 | 3,85<br>3,63 | 3,81<br>3,50 | 3,74<br>3,35 | 3,63<br>3,17 |
| 20° | 2,24<br>2,75 | 2,39<br>2,83 | 2,53<br>2,88 | 2,65<br>2,91 | 2,75<br>2,92 | 2,83<br>2,91 | 2,88<br>2,88 | 2,91<br>2,83 | 2,92<br>2,75 | 2,91<br>2,65 | 2,88<br>2,53 | 2,83<br>2,39 | 2,75<br>2,24 |
| 25° | 1,81<br>2,29 | 1,94<br>2,33 | 2,05<br>2,36 | 2,15<br>2,37 | 2,22<br>2,36 | 2,29<br>2,33 | 2,33<br>2,29 | 2,36<br>2,22 | 2,37<br>2,15 | 2,36<br>2,05 | 2,33<br>1,94 | 2,29<br>1,81 | 2,22<br>1,67 |
| 30° | 1,53<br>1,97 | 1,64<br>1,99 | 1,73<br>2,00 | 1,81<br>1,99 | 1,88<br>1,97 | 1,94<br>1,94 | 1,97<br>1,88 | 1,99<br>1,81 | 2,00<br>1,73 | 1,99<br>1,64 | 1,97<br>1,53 | 1,94<br>1,41 | 1,88<br>1,29 |
| 35° | 1,34<br>1,74 | 1,43<br>1,74 | 1,51<br>1,74 | 1,58<br>1,72 | 1,64<br>1,69 | 1,69<br>1,64 | 1,72<br>1,58 | 1,74<br>1,51 | 1,74<br>1,43 | 1,74<br>1,34 | 1,72<br>1,23 | 1,69<br>1,12 | 1,64<br>1,00 |
| 40° | 1,19<br>1,56 | 1,27<br>1,55 | 1,35<br>1,53 | 1,41<br>1,51 | 1,46<br>1,46 | 1,51<br>1,41 | 1,53<br>1,35 | 1,55<br>1,27 | 1,56<br>1,19 | 1,55<br>1,10 | 1,53<br>1,00 | 1,51<br>0,90 | 1,46<br>0,78 |
| 45° | 1,08<br>1,41 | 1,16<br>1,39 | 1,23<br>1,37 | 1,28<br>1,33 | 1,33<br>1,28 | 1,37<br>1,23 | 1,39<br>1,16 | 1,41<br>1,08 | 1,42<br>1,00 | 1,41<br>0,91 | 1,39<br>0,81 | 1,37<br>0,71 | 1,33<br>0,60 |
| 50° | 1,00<br>1,29 | 1,07<br>1,26 | 1,13<br>1,23 | 1,18<br>1,18 | 1,23<br>1,13 | 1,26<br>1,07 | 1,29<br>1,00 | 1,30<br>0,92 | 1,31<br>0,84 | 1,30<br>0,75 | 1,29<br>0,65 | 1,26<br>0,55 | 1,23<br>0,46 |
| 55° | 0,94<br>1,18 | 1,00<br>1,15 | 1,06<br>1,11 | 1,11<br>1,06 | 1,15<br>1,00 | 1,18<br>0,94 | 1,20<br>0,86 | 1,22<br>0,78 | 1,22<br>0,70 | 1,22<br>0,61 | 1,20<br>0,52 | 1,18<br>0,43 | 1,15<br>0,32 |
| 60° | 0,89<br>1,09 | 0,95<br>1,05 | 1,00<br>1,00 | 1,05<br>0,95 | 1,09<br>0,89 | 1,12<br>0,82 | 1,14<br>0,74 | 1,15<br>0,66 | 1,16<br>0,58 | 1,15<br>0,49 | 1,14<br>0,40 | 1,12<br>0,30 | 1,09<br>0,20 |
| 65° | 0,84<br>1,00 | 0,90<br>0,96 | 0,96<br>0,90 | 1,00<br>0,84 | 1,04<br>0,78 | 1,07<br>0,71 | 1,09<br>0,63 | 1,10<br>0,55 | 1,10<br>0,47 | 1,10<br>0,39 | 1,09<br>0,29 | 1,07<br>0,19 | 1,04<br>0,10 |
| 70° | 0,82<br>0,92 | 0,87<br>0,87 | 0,92<br>0,82 | 0,96<br>0,75 | 1,00<br>0,68 | 1,03<br>0,61 | 1,05<br>0,53 | 1,06<br>0,45 | 1,06<br>0,37 | 1,06<br>0,28 | 1,05<br>0,18 | 1,03<br>0,09 | 1,00<br>0,00 |
| 75° | 0,79<br>0,85 | 0,85<br>0,79 | 0,89<br>0,73 | 0,94<br>0,66 | 0,98<br>0,59 | 1,00<br>0,52 | 1,02<br>0,44 | 1,03<br>0,36 | 1,03<br>0,27 | 1,03<br>0,18 | 1,02<br>0,09 | 1,00<br>0,00 | 0,98<br>0,09 |
| 80° | 0,78<br>0,78 | 0,83<br>0,72 | 0,88<br>0,65 | 0,92<br>0,58 | 0,95<br>0,51 | 0,98<br>0,43 | 1,00<br>0,36 | 1,01<br>0,26 | 1,02<br>0,18 | 1,01<br>0,09 | 1,00<br>0,00 | 0,98<br>0,09 | 0,95<br>0,18 |
| 85° | 0,77<br>0,71 | 0,82<br>0,65 | 0,87<br>0,58 | 0,91<br>0,50 | 0,94<br>0,42 | 0,97<br>0,35 | 0,99<br>0,26 | 1,00<br>0,17 | 1,00<br>0,09 | 1,00<br>0,00 | 0,99<br>0,09 | 0,97<br>0,17 | 0,94<br>0,26 |
| 90° | 0,77<br>0,64 | 0,82<br>0,57 | 0,87<br>0,50 | 0,91<br>0,42 | 0,94<br>0,34 | 0,97<br>0,26 | 0,98<br>0,17 | 1,00<br>0,09 | 1,00<br>0,00 | 1,00<br>0,09 | 0,98<br>0,17 | 0,97<br>0,26 | 0,94<br>0,34 |
| 95° | 0,77<br>0,58 | 0,82<br>0,50 | 0,87<br>0,42 | 0,91<br>0,35 | 0,94<br>0,26 | 0,97<br>0,17 | 0,99<br>0,09 | 1,00<br>0,00 | 1,00<br>0,09 | 1,00<br>0,17 | 0,99<br>0,26 | 0,97<br>0,35 | 0,94<br>0,42 |
| 100° | 0,78<br>0,51 | 0,83<br>0,43 | 0,88<br>0,36 | 0,92<br>0,26 | 0,95<br>0,18 | 0,98<br>0,09 | 1,00<br>0,00 | 1,01<br>0,09 | 1,02<br>0,18 | 1,01<br>0,26 | 1,00<br>0,36 | 0,98<br>0,43 | 0,95<br>0,51 |
| 105° | 0,79<br>0,44 | 0,85<br>0,36 | 0,89<br>0,27 | 0,94<br>0,18 | 0,98<br>0,09 | 1,00<br>0,00 | 1,02<br>0,09 | 1,03<br>0,18 | 1,03<br>0,27 | 1,03<br>0,36 | 1,02<br>0,44 | 1,00<br>0,52 | 0,98<br>0,59 |
| 110° | 0,82<br>0,37 | 0,87<br>0,28 | 0,92<br>0,18 | 0,96<br>0,09 | 1,00<br>0,00 | 1,03<br>0,09 | 1,05<br>0,18 | 1,06<br>0,28 | 1,06<br>0,37 | 1,06<br>0,45 | 1,05<br>0,53 | 1,03<br>0,61 | 1,00<br>0,68 |



Digitized by Google

*Emploi de la table XII.* — Dans le problème-type n° 1, dont l'énoncé est donné plus haut, les composantes de la force P sont :

$$\text{sur AD} \quad P \times \frac{\sin \alpha}{\sin \beta}; \qquad \text{sur AC} \quad P \times \frac{\sin (\alpha + \beta)}{\sin \beta}.$$

Dans chaque carré de la table XII, le nombre supérieur est la valeur de $\frac{\sin \alpha}{\sin \beta}$, le nombre inférieur est $\frac{\sin (\alpha + \beta)}{\sin \beta}$, l'angle $\alpha$ étant l'argument horizontal et $\beta$ l'argument vertical.

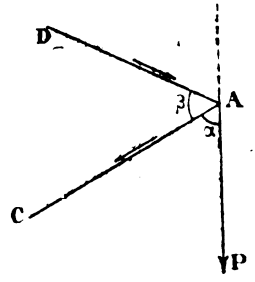



Fig. 1.

Les carrés où se trouvent des nombres en chiffres sans déliés se rapportent au cas de la figure 2, qui ne remplit plus les conditions du problème-type n° 1, mais bien celles du problème-type n° 2.

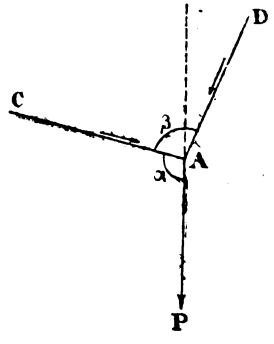



Fig. 2.

Pour $\beta = 90°$, les nombres de chaque carré sont sin $\alpha$ et cos $\alpha$. Pour $\alpha = 90°$, le nombre inférieur de chaque carré est cotg $\beta$.

Digitized by Google

## TABLE XIII.

| β/α | 0° | 5° | 10° | 15° | 20° | 25° | 30° | 35° | 40° | 45° | 50° | 55° | 60° | 65° | 70° | 75° | 80° | 85° | 90° | 95° | 100° | 105° | 110° |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 0° | » | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 |
| 5° | 0,00 | 0,50 | 0,67 | 0,76 | 0,83 | 0,85 | 0,87 | 0,90 | 0,91 | 0,92 | 0,94 | 0,95 | 0,96 | 0,96 | 0,98 | 0,98 | 0,99 | 1,00 | 1,00 | 1,01 | 1,02 | 1,03 | 1,04 |
| 10° | 0,00 | 0,34 | 0,51 | 0,61 | 0,70 | 0,74 | 0,78 | 0,81 | 0,84 | 0,86 | 0,89 | 0,90 | 0,92 | 0,94 | 0,95 | 0,97 | 0,98 | 1,00 | 1,02 | 1,03 | 1,05 | 1,07 | 1,09 |
| 15° | 0,00 | 0,25 | 0,41 | 0,52 | 0,60 | 0,66 | 0,71 | 0,75 | 0,78 | 0,82 | 0,84 | 0,87 | 0,89 | 0,92 | 0,94 | 0,97 | 0,99 | 1,01 | 1,03 | 1,06 | 1,09 | 1,12 | 1,15 |
| 20° | 0,00 | 0,21 | 0,35 | 0,45 | 0,54 | 0,60 | 0,65 | 0,70 | 0,74 | 0,78 | 0,82 | 0,85 | 0,88 | 0,91 | 0,94 | 0,97 | 1,00 | 1,03 | 1,06 | 1,10 | 1,14 | 1,18 | 1,23 |
| 25° | 0,00 | 0,17 | 0,30 | 0,40 | 0,50 | 0,55 | 0,61 | 0,66 | 0,71 | 0,75 | 0,79 | 0,83 | 0,87 | 0,91 | 0,94 | 0,98 | 1,02 | 1,06 | 1,10 | 1,15 | 1,20 | 1,26 | 1,33 |
| 30° | 0,00 | 0,15 | 0,27 | 0,37 | 0,46 | 0,52 | 0,58 | 0,63 | 0,68 | 0,73 | 0,78 | 0,82 | 0,87 | 0,91 | 0,95 | 1,00 | 1,05 | 1,10 | 1,16 | 1,22 | 1,29 | 1,37 | 1,46 |
| 35° | 0,00 | 0,14 | 0,25 | 0,34 | 0,43 | 0,49 | 0,55 | 0,61 | 0,66 | 0,72 | 0,77 | 0,82 | 0,87 | 0,92 | 0,98 | 1,03 | 1,09 | 1,15 | 1,22 | 1,30 | 1,39 | 1,51 | 1,64 |
| 40° | 0,00 | 0,13 | 0,23 | 0,32 | 0,40 | 0,47 | 0,53 | 0,59 | 0,65 | 0,71 | 0,77 | 0,82 | 0,88 | 0,94 | 1,00 | 1,07 | 1,14 | 1,22 | 1,31 | 1,41 | 1,53 | 1,69 | 1,88 |
| 45° | 0,00 | 0,11 | 0,21 | 0,30 | 0,39 | 0,45 | 0,52 | 0,58 | 0,65 | 0,71 | 0,77 | 0,83 | 0,89 | 0,96 | 1,04 | 1,12 | 1,20 | 1,30 | 1,42 | 1,55 | 1,72 | 1,94 | 2,22 |
| 50° | 0,00 | 0,11 | 0,20 | 0,29 | 0,37 | 0,44 | 0,51 | 0,58 | 0,64 | 0,71 | 0,78 | 0,85 | 0,92 | 1,00 | 1,09 | 1,18 | 1,29 | 1,41 | 1,56 | 1,74 | 1,97 | 2,29 | 2,75 |
| 55° | 0,00 | 0,10 | 0,19 | 0,28 | 0,36 | 0,43 | 0,50 | 0,57 | 0,65 | 0,72 | 0,79 | 0,87 | 0,96 | 1,05 | 1,15 | 1,26 | 1,39 | 1,55 | 1,74 | 1,99 | 2,33 | 2,83 | 3,03 |
| 60° | 0,00 | 0,10 | 0,18 | 0,27 | 0,36 | 0,42 | 0,50 | 0,58 | 0,65 | 0,73 | 0,82 | 0,90 | 1,00 | 1,11 | 1,23 | 1,37 | 1,53 | 1,74 | 2,00 | 2,36 | 2,88 | 3,74 | 5,41 |
| 65° | 0,00 | 0,09 | 0,18 | 0,26 | 0,35 | 0,42 | 0,50 | 0,58 | 0,66 | 0,75 | 0,84 | 0,95 | 1,06 | 1,18 | 1,33 | 1,51 | 1,72 | 1,99 | 2,37 | 2,91 | 3,81 | 5,58 | 10,78 |
| 70° | 0,00 | 0,09 | 0,18 | 0,26 | 0,34 | 0,42 | 0,51 | 0,59 | 0,68 | 0,78 | 0,89 | 1,00 | 1,13 | 1,28 | 1,46 | 1,69 | 1,97 | 2,36 | 2,92 | 3,85 | 5,67 | 11,11 | ∞ |
| 75° | 0,00 | 0,09 | 0,17 | 0,26 | 0,35 | 0,43 | 0,52 | 0,61 | 0,71 | 0,82 | 0,94 | 1,07 | 1,23 | 1,41 | 1,64 | 1,94 | 2,33 | 2,91 | 3,86 | 5,74 | 11,30 | ∞ | 10,78 |
| 80° | 0,00 | 0,09 | 0,17 | 0,26 | 0,36 | 0,44 | 0,53 | 0,63 | 0,74 | 0,86 | 1,00 | 1,16 | 1,35 | 1,58 | 1,88 | 2,29 | 2,88 | 3,85 | 5,76 | 11,43 | ∞ | 11,11 | 5,41 |
| 85° | 0,00 | 0,09 | 0,17 | 0,26 | 0,36 | 0,45 | 0,55 | 0,66 | 0,78 | 0,92 | 1,08 | 1,27 | 1,51 | 1,81 | 2,22 | 2,83 | 3,81 | 5,74 | 11,47 | ∞ | 11,30 | 5,58 | 3,63 |
| 90° | 0,00 | 0,09 | 0,18 | 0,27 | 0,37 | 0,47 | 0,58 | 0,70 | 0,84 | 1,00 | 1,19 | 1,43 | 1,73 | 2,15 | 2,75 | 3,74 | 5,67 | 11,43 | ∞ | 11,43 | 5,67 | 3,74 | 2,75 |
| 95° | 0,00 | 0,09 | 0,18 | 0,28 | 0,39 | 0,49 | 0,61 | 0,75 | 0,91 | 1,10 | 1,34 | 1,64 | 2,05 | 2,65 | 3,63 | 5,58 | 11,30 | ∞ | 11,47 | 5,74 | 3,81 | 2,83 | 2,22 |
| 100° | 0,00 | 0,09 | 0,18 | 0,29 | 0,40 | 0,52 | 0,65 | 0,81 | 1,00 | 1,23 | 1,53 | 1,94 | 2,53 | 3,50 | 5,41 | 11,11 | ∞ | 11,43 | 5,76 | 3,85 | 2,88 | 2,29 | 1,88 |
| 105° | 0,00 | 0,09 | 0,19 | 0,30 | 0,43 | 0,55 | 0,71 | 0,90 | 1,12 | 1,41 | 1,81 | 2,39 | 3,35 | 5,22 | 10,78 | ∞ | 11,30 | 5,74 | 3,86 | 2,91 | 2,33 | 1,94 | 1,64 |
| 110° | 0,00 | 0,10 | 0,20 | 0,32 | 0,46 | 0,60 | 0,78 | 1,00 | 1,29 | 1,67 | 2,24 | 3,17 | 4,99 | 10,42 | ∞ | 11,11 | 5,67 | 3,85 | 2,92 | 2,36 | 1,97 | 1,69 | 1,46 |

Digitized by Google

*Emploi de la table XIII.* — Dans le problème-type n° 2, énoncé plus haut, les composantes de la force P sont :

$$\text{sur AD} \quad P \times \frac{\sin \alpha}{\sin (\alpha + \beta)}; \qquad \text{sur AC} \quad P \times \frac{\sin \beta}{\sin (\alpha + \beta)}.$$

Si $\alpha$ est l'argument horizontal, $\beta$ l'argument vertical, la table XIII donne la valeur de $\frac{\sin \alpha}{\sin (\alpha + \beta)}$; elle donnera aussi $\frac{\sin \beta}{\sin (\alpha + \beta)}$, si l'on entre avec $\beta$ comme argument horizontal et $\alpha$

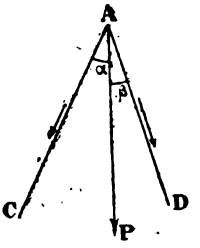



Fig. 3.

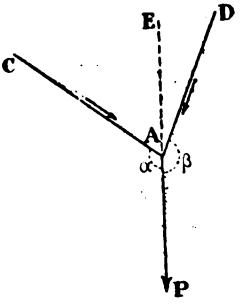



Fig. 4.

comme argument vertical. On doit prendre comme argument vertical l'angle adjacent à la direction pour laquelle on cherche la composante.

Si l'un des angles $\alpha$ ou $\beta$, ou tous les deux, sont supérieurs à 110°, on entre dans la table avec $180° - \alpha$ et $180° - \beta$, angles avec le prolongement A E. Pour $\beta = 90°$. la table donne tg $\alpha$.

## CHAPITRE VII.

### Sécurité des installations.

Dans un travail pratique, on est obligé de compter avec l'état de conservation plus ou moins bon du matériel, état le plus souvent difficile à apprécier, et aussi avec les erreurs de mesure ou de calcul qui n'ont pas toujours une valeur négligeable. Dans une installation pour manœuvres de force où l'on emploiera des filins, ceux-ci pourront s'allonger et, pendant que l'installation travaillera,

Digitized by Google

les angles entre les diverses parties pourront être différents de ceux employés dans le calcul de résistance de cette installation.

La sécurité sera d'autant plus grande que l'on aura plus tenu compte des erreurs possibles. Ces erreurs doivent être divisées en deux classes :

1° *Erreurs sur la mesure ou le calcul des forces :*

Ces erreurs se transmettent d'une partie de l'installation aux suivantes dans un rapport qui reste invariable. Supposons que nous ayons trouvé une tension P sur l'une des parties et que cette tension produise un effort Q sur une autre partie ; si la tension est en réalité K P, l'effort sur la deuxième partie sera en réalité K Q. On se prémunira donc contre cette première classe d'erreurs en augmentant les tensions finales données par le calcul d'une certaine fraction de leur valeur, suivant les moyens dont on dispose et l'étendue présumée de ces erreurs.

2° *Erreurs sur la mesure des angles :*

L'effet de ces erreurs est très variable, et il faut en tenir compte dans le courant même du calcul ; si la mesure d'un angle a donné la valeur $\omega$, on devra supposer cet angle compris entre deux limites $\omega - \alpha$ et $\omega + \beta$, $\alpha$ et $\beta$ étant les plus grandes valeurs que puisse atteindre l'erreur dans un sens et dans l'autre. La décomposition d'une force faite, en se servant d'angles ainsi mal déterminés, ne peut donner que des valeurs limites des composantes. Pour un calcul approximatif et rapide, il sera très commode d'arrondir les angles pour en faire des multiples de 5 et d'entrer dans le tables XII et XIII avec une grille qui montrera immédiatement le maximum et le minimum des composantes quand les angles seront supposés variant de 5° de part et d'autre de leur valeur arrondie.

## CHAPITRE VIII.

### Influence du poids des espars et agrès ; méthode pratique de pesée et de recherche du centre de gravité.

Si P est le poids d'un espar et si $d$ et $d'$ sont les distances du centre de gravité aux extrémités A et B de la partie utile, l'effet du poids P peut-être remplacé par celui de deux forces verticales

Digitized by Google

appliquées à ces extrémités et égales à $\frac{P\,d}{d+d'}$ en B et $\frac{P\,d'}{d+d'}$ en A. Si le centre de gravité est au milieu de la partie utile les deux forces seront égales à $\frac{P}{2}$.

Si le poids P n'est pas connu, on peut soit en chercher les limites maxima et minima, soit en faire la mesure exacte. Une limite maxima sera obtenue en multipliant un maximum du volume par le maximum de densité ; nous appellerons cette limite le « poids fort » ; une limite minima sera obtenue en multipliant un minimum du volume par le minimum de densité ; nous appellerons cette limite inférieure le « poids faible ». D'après un aide-mémoire, ces densités sont :

Chêne :
0,52 (bois sec en bûches), 0,92 (séché à l'air), 0,97 (fraîchement coupé).
Pin :
0,32 (bois sec en bûches), 0,61 (séché à l'air), 0,91 (fraîchement coupé).
Sapin :
0,30 (bois sec en bûches), 0,43 (séché à l'air), 0,89 (fraîchement coupé).

On évalue aussi un maximum et un minimum de $d$ et $d'$ de telle sorte que les forces appliquées aux extrémités et destinées à remplacer le poids de l'espar auront pour limite maxima, l'une :

$$\frac{\text{P fort} \times \text{maximum } d}{L},$$

l'autre :

$$\frac{\text{P fort} \times \text{maximum } d'}{L};$$

et pour limite minima, l'une :

$$\frac{\text{P faible} \times \text{minimum } d}{L},$$

l'autre :

$$\frac{\text{P faible} \times \text{minimum } d'}{L},$$

en désignant par L la longueur utile, que l'on ne peut vraisemblablement supposer variable. Nous appellerons ces limites « l'effet fort » et « l'effet faible ». Si l'on veut tenir compte du poids des agrès, on procédera d'une façon analogue.

Digitized by Google

Pour la mesure directe du poids, la méthode suivante est très pratique : elle permet de peser de gros poids avec de faibles moyens et de déterminer aisément la position du centre de gravité. Soit à peser un espar de centre de gravité G inconnu; on pose cet espar sur trois couteaux A, B, C, de telle sorte que l'espar touche à la fois les trois couteaux et que le centre de gravité G soit placé entre A et B, autrement dit que le couteau A soit indispensable pour

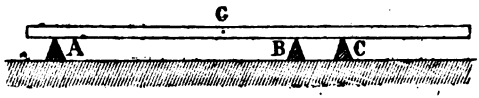



Fig. 1.

empêcher l'extrémité de l'espar de tomber à terre. Le couteau A peut être remplacé par une simple cale. En un point D, voisin de l'extrémité soutenue par le couteau A, on applique une force verticale de bas en haut produite par une bascule ou une romaine et, par suite, facilement mesurable. On note les distances horizontales $DB = \delta'$ et $BC = \delta$, puis on commence à faire effort au point D en

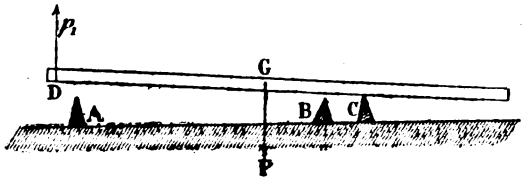



Fig. 2.

augmentant progressivement cet effort ; si $p_1$ est sa valeur mesurée au moment où l'espar se soulève pour ne plus reposer que sur le couteau C (*fig.* 2), on aura :

$$(1) \qquad p_1(\delta + \delta') = P(x + \delta),$$

P étant le poids de l'espar et $x$ la distance GB, supposée mesurée horizontalement. On laisse l'espar reposer sur les couteaux et on retire le couteau C sans déranger le reste. On recommence ensuite à agir au point D, et lorsque l'effort atteint une certaine valeur $p_1$,

Digitized by Google

l'espar cesse de toucher le couteau A (*fig.* 3). On a alors, en supposant toujours l'espar sensiblement horizontal :

$$p_2 \delta' = P x. \tag{2}$$

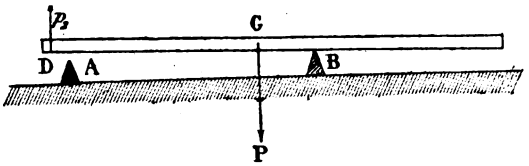



Fig. 3.

Retranchant (1) et (2) membre à membre on a :

$$p_1 (\delta' + \delta) - p_2 \delta' = P \delta,$$

d'où

$$P = \frac{p_1 (\delta' + \delta) - p_2 \delta'}{\delta}; \tag{3}$$

P ainsi connu, on obtient $x = GB$ par la relation (2), d'où l'on tire :

$$x = \frac{p_2 \delta'}{P}, \tag{4}$$

$p_1$ et $p_2$ auront une faible valeur si $x$ et $\delta$ sont faible par rapport à $\delta'$.

Avec un dynamomètre, la pesée est plus facile. On prend une cale A plus basse que les couteaux BC et l'on interpose le dynamomètre entre un palan et l'élingue D ; on pèse sur le garant du palan ;

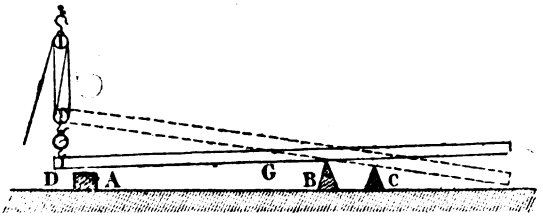



Fig. 4.

quand l'espar ne touche plus ni A ni C (*fig.* 4, trait plein), le dynamomètre indique $p_2$ ; quand l'espar ne touche plus que C (pointillé) le dynamomètre donne $p_1$.

Digitized by Google

*Remarque.* — Dans une installation telle que celle de la figure 5, un fait particulier est à signaler. Le mât de charge AB porte un poids P exerçant sur la balancine une traction P′ ; le mât de charge ou les bigues DC servent d'arcs-boutants pour augmenter la résistance de l'installation ; si $p_1$ est l'effet du poids de AB sur la balan-

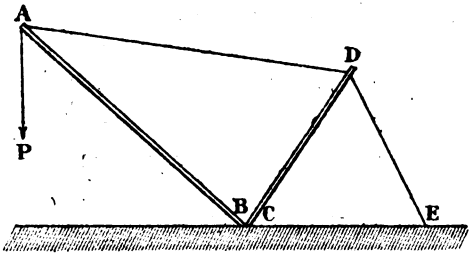



Fig. 5.

cine AD et $p_2$ l'effet du poids de DC sur cette balancine, $p_1$ et $p_2$ sont de sens contraire. Pour le calcul de la traction sur le hauban DE, la force sur la balancine doit être supposée égale à $P' + p_1 - p_2$, mais la balancine supporte en réalité un effort $P' + p_1$ et doit être consolidée en conséquence.

# TROISIÈME PARTIE.

## Étude des installations usuelles pour manœuvres de force.

---

## CHAPITRE IX.

### Mâts de charge.

**I. Description générale.** — En général, un mât de charge est un espar dont l'extrémité inférieure est maintenue sur un mât vertical par une ferrure à pivot et dont l'extrémité supérieure est soutenue par une balancine prenant appui sur le mât vertical. La tête de ce mât doit être soutenue contre l'effort de la balancine par un hauban que nous appellerons « hauban supérieur » et, si la ferrure à pivot n'est pas placée très près de l'étambrai du mât vertical, il faudra faire intervenir un second hauban, du côté opposé au premier ;

Digitized by Google

nous l'appellerons le « hauban inférieur ». Le mât de charge pouvant être orienté au-dessus du poids à soulever, nous admettrons que ce poids, le mât de charge, le mât vertical et la balancine sont dans un même plan vertical; si cela n'est pas tout à fait exact, il n'en résultera sensiblement qu'une traction sur l'un des bras du mât de charge. Si les haubans ne sont pas situés dans le plan vertical considéré, chacun d'eux étant en réalité un couple de deux haubans de direction différente, on fera le calcul comme si chaque couple était remplacé par un hauban unique situé à l'intersection du plan du couple avec le plan vertical déterminé par le mât vertical et le mât de charge; l'effet sur chaque hauban fictif sera décomposé suivant les haubans réels (problème-type n° 2); le problème se compliquera si l'orientation du mât de charge change pendant la durée de l'opération.

Si le mât de charge n'est pas soutenu par un mât vertical, le calcul sera le même, mais on l'arrêtera après la sixième phase du calcul-type.

Si le mât de charge paraît faible, il sera prudent de le soutenir, vers son centre de gravité, pour l'empêcher de prendre, sous l'effet de son poids, une courbure préjudiciable à sa résistance; le palan employé pour cela ne fera l'objet d'aucun calcul; on évitera de trop le raidir, de peur que, par suite de l'allongement de la balancine, il se produise une courbure, en sens inverse de la première, mais aussi dangereuse.

Les retenues employées doivent être aussi situées dans le plan vertical déterminé par le mât de charge et sa balancine.

**II. Calcul-type d'un mât de charge.** — *Conventions.* — Pour faciliter les calculs, nous avons pris dans notre exemple des angles multiples de 5° et avons admis qu'ils pourraient être erronés de 5° de part et d'autre; de cette façon, nous avons pu entrer dans les tables XII et XIII avec la grille (voir chapitre VII) et éviter les interpolations.

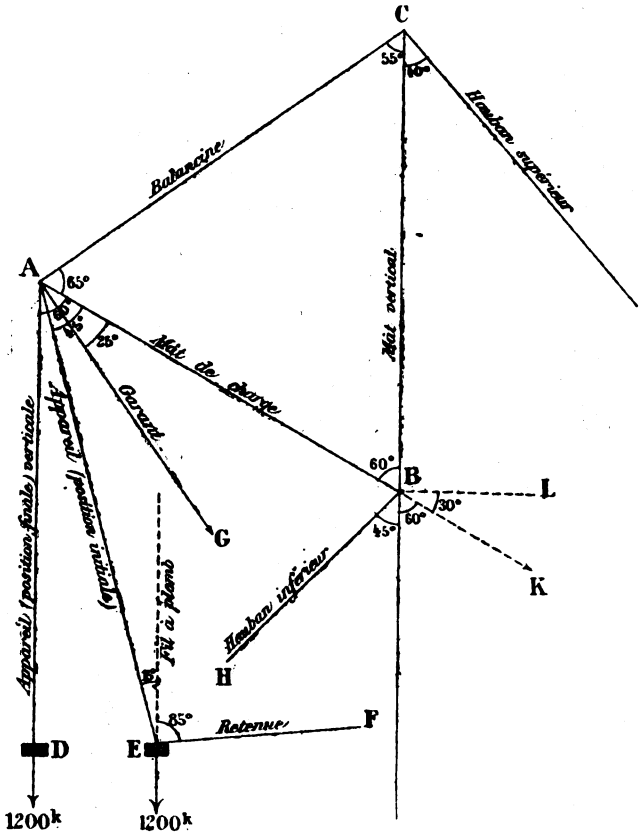
Nous emploierons les abréviations :

Pt n° 1 = problème-type n° 1, résolu par la table XII;
Pt n° 2 = problème-type n° 2, résolu par la table XIII;
*ah* = argument horizontal;
*av* = argument vertical.

Digitized by Google

*Remarques.* — Dans les calculs relatifs aux mâts de charge, le maximum des efforts est seul à considérer; nous supprimerons donc presque toujours le mot maximum.

Les calculs relatifs aux diverses positions du poids doivent être faits parallèlement.




*Données du problème.* — On doit prendre un poids de 1200 kilogr. en E (position initiale), le hisser, puis, en choquant la retenue EF, l'amener en D (position finale), à l'aplomb du capelage du mât de charge.

Les angles mesurés sont indiqués sur la figure.

Les palans dont on dispose sont ceux qui reviennent à un bâtiment de la 6e catégorie.

Digitized by Google

Le mât de charge est en bois de pin et tronconique; on ne connaît pas son poids exact ni la position de son centre de gravité, mais on a mesuré :

longueur totale = 8 mètres; diamètre à la ferrure = $0^m,26$; diamètre au bout = $0^m,18$; longueur du bout en dehors du capelage = $0^m,50$,

d'où

longueur utile = $7^m,50$.

1° *Effet du poids du mât de charge.* — On peut prendre comme maximum du volume du mât de charge celui du cylindre de diamètre $0^m,26$ et de hauteur 8 mètres, qui est (table IX)

$$5,31 \times 80 = 425 \text{ décimètres cubes.}$$

La densité maxima du pin est 0,91; prenons 1. Le poids maximum de l'espar est par suite 425 kilogr. On peut admettre que le centre de gravité est compris entre celui du cylindre et celui du cône de hauteur 8 mètres. La distance à la ferrure est, par suite, comprise entre

$$8 : 2 = 4 \text{ mètres}, \quad \text{et} \quad 8 : 4 = 2 \text{ mètres};$$

celle au capelage sera comprise entre

$$7^m,50 - 4^m,00 = 3^m,50 \quad \text{et} \quad 7^m,50 - 2^m,00 = 5^m,50.$$

L'effet fort du poids sera par suite à la ferrure

$$425 \times \frac{5,50}{7,50} = 312 \text{ kilogr.},$$

et au capelage

$$425 \times \frac{4,00}{7,50} = 227 \text{ kilogr.}$$

La force de 312 kilogr. produit une compression du mât vertical; celle de 227 kilogr. influe sur la balancine et sur le mât de charge.

L'effet du poids du mât de charge est par suite :

Pt n° 1 $ah = 60° \pm 5°$, $av = 65° \pm 5°$ :

Traction sur la balancine = $227 \times 1,05 = 239$ kilogr.,
Compression sur le mât de charge = $227 \times 1,05 = 239$ kilogr.,
Compression sur le mât vertical = 312 kilogr.

Digitized by Google

Ces efforts sont permanents et invariables, quel que soit le poids hissé sur le mât de charge.

2° *Détermination de l'appareil et de la retenue :*

Position initiale :

Pt n° 2 $ah = 15° \pm 5°$, $av = 85° \pm 5°$ :

Traction sur la retenue $= 1200 \times 0,37 = 444$ kilogr.

— $ah = 85° \pm 5°$, $av = 15° \pm 5°$ :

Sur la poulie inférieure de l'appareil $= 1200 \times 1,06 = 1272$ kil.

Position finale :

Traction sur la retenue $= 0$ kilogr.,

Traction sur la poulie inférieure de l'appareil $= 1200$ kilogr.

Les tractions pendant la durée de l'opération ne dépasseront pas 444 kilogr. sur la retenue et 1272 kilogr. sur la poulie inférieure de l'appareil. On peut donc prendre (table VI, 9e tableau) pour retenue, un petit palan de dimanche agissant par sa poulie supérieure, ou bien (table II) un filin en simple de 75 ou plus. Comme appareil, on prendra une des deux caliornes de braguet, dont (table VI, 2e tableau) la force maxima est 1613 kilogr. sur la poulie inférieure et le multiplicateur $m_1 = 3,191$.

3° *Effet de la poulie supérieure de l'appareil sur la balancine et le mât de charge.* — S'obtiendront en traitant séparément la force sur la poulie inférieure de l'appareil et celle sur le garant; nous examinerons pour celui-ci trois positions différentes.

Position initiale :

Effet des 1272 kil., Pt n° 1 $ah = 45° \pm 5°$, $av = 65° \pm 5°$ :

Traction sur la balancine $= 1272 \times 0,89 = 1132$ kilogr.,

Compression du mât de charge $= 1272 \times 1,14 = 1450$ kilogr.,

Traction maxima sur le garant $= \frac{1272}{m_1} = 1272 : 3,191 = 399$ kil.

Si le garant est dirigé suivant AG :

Effet des 399 kil., Pt n° 1 $ah = 25° \pm 5°$, $av = 65° \pm 5°$ :

Traction sur la balancine $= 399 \times 0,58 = 232$ kilogr.,

Compression du mât de charge $= 399 \times 1,16 = 463$ kilogr.

Digitized by Google

Si le garant est dirigé verticalement :

Effet des 399 kil., Pt n° 1 $ah = 60° \pm 5°$, $av = 65° \pm 5°$ :

Traction sur la balancine $= 399 \times 1,05 = 419$ kilogr.,
Compression du mât de charge $= 399 \times 1,05 = 419$ kilogr.

Si le garant est dirigé comme le mât de charge :

Traction sur la balancine $= 0$,
Compression du mât de charge $= 399$ kilogr.

Position finale :

Effet des 1200 kil., Pt n° 1 $ah = 60° \pm 5°$, $av = 65° \pm 5°$ :

Traction sur la balancine $= 1200 \times 1,05 = 1260$ kilogr.,
Compression du mât de charge $= 1200 \times 1,05 = 1260$ kilogr.,
Traction maxima sur le garant $= 1200 : m_1 = 1200 : 3,191 = 377$ kil.

Si le garant est dirigé suivant AG :

Effet des 377 kil., Pt n° 1 $ah = 25° \pm 5°$, $av = 65° \pm 5°$ :

Traction sur la balancine $= 377 \times 0,58 = 219$ kilogr.,
Compression du mât de charge $= 377 \times 1,16 = 438$ kilogr.

Si le garant est dirigé verticalement :

Effet des 377 kil., Pt n° 1 $ah = 60° \pm 5°$, $av = 65° \pm 5°$ :

Traction sur la balancine $= 377 \times 1,05 = 396$ kilogr.,
Compression du mât de charge $= 377 \times 1,05 = 396$ kilogr.

Si le garant est dirigé comme le mât de charge :

Traction sur la balancine $= 0$,
Compression du mât de charge $= 377$ kilogr.

Il y aurait donc avantage à diriger le garant comme le mât de charge, mais pour conserver au problème sa généralité, nous supposerons que la direction est AG. L'effet de la poulie supérieure de l'appareil est alors :

Position initiale :

Traction sur la balancine $= 1132 + 232 = 1364$ kilogr.,
Compression du mât de charge $= 1450 + 463 = 1913$ kilogr.

Position finale :

Traction sur la balancine $= 1260 + 219 = 1479$ kilogr.,
Compression du mât de charge $= 1260 + 438 = 1698$ kilogr.

Digitized by Google

4° *Détermination de la balancine; compression maxima du mât de charge.* — L'effort total, sur la balancine comme sur le mât de charge, est la somme de l'effet de la poulie supérieure de l'appareil et de l'effet du poids du mât de charge.

Position initiale :

Traction maxima sur la balancine = 1364 + 239 = 1603 kilogr.,
Compression maxima sur le mât de charge = 1913 + 239 = 2152$^k$.

Position finale :

Traction maxima sur la balancine = 1479 + 239 = 1718 kilogr.,
Compression maxima sur le mât de charge = 1698 + 239 = 1937$^k$.

Donc, pendant toute la durée de la manœuvre, la compression maxima sur le mât de charge est 2152 kilogr., et la traction maxima de la balancine est 1718 kilogr. On peut immédiatement déterminer la balancine qui pourra être formée, soit de filins divers (table II), soit (table VI, 1er tableau) d'une des deux caliornes de bas mât, pouvant porter 2001 kilogr. et ayant un multiplicateur $m_1 = 3,127$. Quand la traction sera de 1718 kilogr., la tension du garant de la caliorne sera 1718 : 3,127 = 550 kilogr. au maximum.

5° *Vérification de la solidité du mât de charge.* — La résistance à la compression est supérieure à celle du cylindre ayant comme hauteur la longueur $7^m,50$ de la partie utile et comme diamètre celui au capelage $0^m,185$, le plus faible de la partie utile. Par les tables IX et X, on trouve que cette résistance minima est $269 \times 3,6 = 968$ kilogr. Cela paraît faible, mais, si le mât de charge est en bon état, comme $\frac{2152}{968} < 3$, on pourra l'utiliser sans dépasser sa limite d'élasticité.

6° *Détermination du hauban inférieur; effet du mât de charge sur le mât vertical.* — La compression sur le mât de charge, dirigée suivant B K, a comme maximum 2152 kilogr.

Pt n° 1 $ah = 60° \pm 5°$, $av = 45° \pm 5°$ :

Traction sur le hauban inférieur = $2152 \times 1,41 = 3035$ kilogr.,
Compression sur le mât vertical = $2152 \times 1,55 = 3336$ kilogr.

On prendra donc comme hauban inférieur un ensemble de filins

Digitized by Google

ou palans capable de résister à 3035 kilogr. S'il n'y a pas de hauban inférieur :

Pt n° 2 $ah = 30° \pm 5°$, $av = 60° \pm 5°$ :

Compression sur le mât vertical $= 2152 \times 0,58 = 1249$ kilogr.,

— $ah = 60° \pm 5°$, $av = 30° \pm 5°$ :

Effort transversal suivant BL $= 2152 \times 0,92 = 1980$ kilogr.

Si l'extrémité du mât de charge reposait sur le sol et non sur le mât vertical, la force de 1980 kilogr. serait une force de glissement à combattre par un palan (ou filin) horizontal; la force de 1249 kilogr. s'ajouterait aux 312 kilogr. de l'effet du poids du mât de charge pour donner la pression verticale sur le sol.

7° *Détermination du hauban supérieur; effet de la balancine sur le mât vertical.* — Le maximum d'effort sur la balancine est 1718 kilogr.

Pt n° 1 $ah = 55° \pm 5°$, $av = 40° \pm 5°$ :

Traction sur le hauban supérieur $= 1718 \times 1,51 = 2595$ kilogr.,
Compression sur le mât vertical $= 1718 \times 1,74 = 2990$ kilogr.

Si la balancine est un palan, son garant sera vraisemblablement dirigé comme le mât vertical.

Compression totale sur le mât vertical due à la balancine
$= 2990 + 550$ (tension du garant) $= 3540$ kilogr.

Le hauban devant avoir une force d'au moins 2595 kilogr., la 2e caliorne de bas mât est juste suffisante.

8° *Compression totale sur le mât vertical.* — C'est :

Poids du mât de charge à la ferrure, $312^k$ + effet de la caliorne balancine, $3540^k$

$$+ \text{ effet du mât de charge. } \begin{cases} 3336 \text{ kilogr.} \\ 1249 \quad — \end{cases}$$

c'est-à-dire

$$312 + 3540 + 3336 = 7188 \text{ kilogr.},$$

s'il y a un hauban inférieur, et

$$312 + 3540 + 1249 = 4801 \text{ kilogr.},$$

s'il n'y a pas de hauban inférieur.

Digitized by Google

On peut en outre ajouter le poids du mât vertical et vérifier si ce mât est assez fort et, dans le cas où il n'y a pas de hauban inférieur, s'il peut résister à l'effort transversal de 1980 kilogr., en admettant que la résistance au cisaillement est environ 25 kilogr. par centimètre carré de section (supposée circulaire).

**III. Calcul du poids que peut porter un mât de charge donné dans des conditions données.** — On suppose que le poids à hisser soit 10 000 kilogr. par exemple; par le calcul-type on trouve, pour chaque partie de l'installation, l'effet maximum F dû au poids de 10 000 kilogr. et celui $f$ dû au poids du mât de charge. Si R est la résistance pratique de cette partie, $\frac{R-f}{F} \times 10\,000$ est le poids que pourra porter le mât de charge sans qu'il y ait rupture de cette partie; on fait de même pour toutes les parties et le résultat cherché est le minimum des expressions de la forme $\frac{R-f}{F} \times 10\,000$.

## CHAPITRE X.

### Espars ou vergues en bataille.

**I. Généralités.** — Cette installation ne diffère que très peu du mât de charge, aussi ne répéterons-nous pas des explications déjà données. La ferrure qui maintenait le mât de charge sur le mât vertical n'existe plus, mais est remplacée par une bridure, un palan de support venant du capelage du mât vertical et un ou plusieurs palans de pied prenant appui sur le sol.

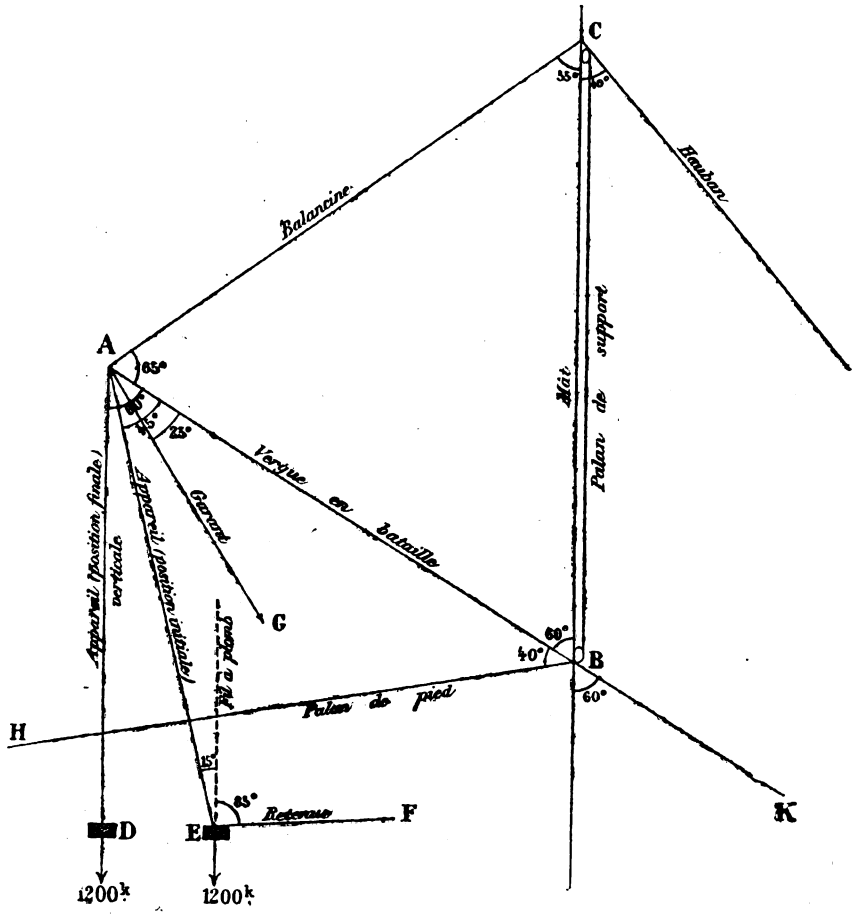
La bridure sert simplement à maintenir l'espar contre le mât, ne doit pas résister à la compression de l'espar, qui doit être supportée par les palans de pied et le palan du support; s'il n'en était pas ainsi, il y aurait flexion du mât. Il y aurait encore flexion du mât si les palans de pied prenaient appui sur le mât et non sur le sol. Ces précautions prises, le hauban inférieur n'est plus nécessaire. Le palan de support doit longer le mât; s'il faisait un trop grand angle avec ce dernier, sa tension influerait aussi sur la balancine et les calculs deviendraient beaucoup plus complexes, car il serait obligatoire de faire intervenir le poids faible de l'espar et divers effets faibles que l'on n'a pas eu à calculer dans le cas du mât de charge.



Digitized by Google

Nous supposerons encore que la manœuvre se fait dans un plan vertical contenant à la fois le poids à hisser, le mât, l'espar en bataille, le hauban, le palan de pied, etc. Si l'appareil fait un angle important avec ce plan, le calcul devient plus compliqué, mais est possible si l'on fait entrer les bras en ligne de compte et décompose la force sur l'appareil suivant des directions convenablement choisies pour faciliter l'application des problèmes-types n° 1 et n° 2.

**II. Calcul-type d'une vergue en bataille.** — *Conventions et remarques.* — Comme dans le calcul-type du mât de charge. Le palan de support étant dirigé comme le mât, il n'y a encore lieu de calculer que le maximum des efforts.




Digitized by Google

*Données du problème.* — Nous les supposerons les mêmes que dans le cas du mât de charge et nous emploierons encore les mêmes angles, ce qui nous dispensera de refaire la plupart des opérations. Par exception, la direction du palan de pied est différente de celle du hauban inférieur, et le mât de charge est remplacé par une vergue dont la longueur totale est 15 mètres et le diamètre maximum situé au milieu de la longueur, $0^m,30$. Le capelage A est à 3 mètres de l'extrémité de la vergue et le diamètre en ce point A est $0^m,21$. La bridure sur le mât, B, est placée à 5 mètres de l'autre extrémité de la vergue et le diamètre y est supérieur à $0^m,21$. La longueur utile est par suite 7 mètres. Les palans dont on dispose sont encore ceux qui reviennent à un bâtiment de la 6e catégorie.

1° *Effet du poids de la vergue.* — Le volume de la vergue est bien inférieur à celui du cylindre dont la hauteur serait 15 mètres et le diamètre $0^m,30$. Le volume est (table IX) pour ce cylindre.

$$7,07 \times 150 = 1061 \text{ décimètres cubes.}$$

La densité maxima du pin étant 0,91, prenons 1,00 ; le poids maximum de la vergue sera 1061 kilogr. Ce nombre devant être bien au-dessus de la réalité, nous pourrons nous dispenser d'admettre une incertitude sur la position du centre de gravité qui est théoriquement au milieu de la longueur, c'est-à-dire à une distance du capelage A égale à $4^m,50$ et à une distance de la bridure B égale à $2^m,50$. L'effet fort du poids sera par suite :

$$\text{en A :} \qquad 1061 \times \frac{2,50}{7,00} = 379 \text{ kilogr.},$$

$$\text{en B :} \qquad 1061 \times \frac{4,50}{7,00} = 683 \text{ kilogr.}$$

La force de 683 kilogr. produit une traction sur le palan de support; celle de 379 kilogr. influe sur la balancine et la vergue. L'effet du poids de la vergue est par suite :

Traction sur le palan de support = 683 kilogr.

Pt n° 1 $ah = 60° \pm 5°$, $av = 65° \pm 5°$ :

Traction sur la balancine = $379 \times 1,05 = 398$ kilogr.,
Compression de la vergue = $379 \times 1,05 = 398$ kilogr.

Digitized by Google

Ces efforts sont permanents et invariables, quel que soit le poids hissé sur la vergue.

2° *Détermination de l'appareil et de la retenue.*

3° *Effet de la poulie supérieure de l'appareil sur la balancine et la vergue.* — Nous ne reproduisons pas ces calculs, qui sont identiques à ceux donnés pour les mêmes phases du calcul-type d'un mât de charge ; il suffit de remplacer « mât de charge » par « vergue ».

4° *Détermination de la balancine ; compression maxima de la vergue.* — L'effort total, sur la balancine comme sur la vergue, s'obtient en additionnant l'effet de la poulie supérieure de l'appareil avec celui du poids de la vergue.

Position initiale :

Traction sur la balancine = 1364 + 398 = 1762 kilogr.,
Compression de la vergue = 1913 + 398 = 2311 kilogr.

Position finale :

Traction sur la balancine = 1479 + 398 = 1877 kilogr.,
Compression de la vergue = 1698 + 398 = 2096 kilogr.

Donc pendant toute la durée de la manœuvre, la compression sur la vergue a pour maximum 2311 kilogr. et la traction maxima de la balancine est 1877 kilogr. L'une des caliornes de bas mât pourra servir de balancine et le maximum de tension de son garant sera :

$$1877 : m_1 = 1877 : 3{,}127 = 601 \text{ kilogr.};$$

5° *Vérification de la solidité de la vergue.* — La longueur utile est 7 mètres et le diamètre de cette partie varie entre $0^m{,}21$ et $0^m{,}30$.

La résistance est par suite comprise entre celles de deux cylindres ayant comme diamètres, l'un $0^m{,}21$, l'autre $0^m{,}30$.

La résistance du premier est (tables IX et X) :

$$5{,}6 \times 346 = 1938 \text{ kilogr.}$$

La résistance du second est (tables IX et X) :

$$11 \times 707 = 7777 \text{ kilogr.}$$

Le diamètre au milieu de la partie utile étant bien supérieure à $0^m{,}21$, on peut admettre que la résistance pratique ne sera pas dépassée.

Digitized by Google

6° *Détermination du palan de pied et du palan de support.* — La compression de la vergue, dirigée suivant BK, a pour maximum 2311 kilogr.

Pt n° 2 $ah = 40° \pm 5°$, $av = 60° \pm 5°$ :
Traction sur le palan de support $= 2311 \times 0,75 = 1734$ kilogr.
— $ah = 60° \pm 5°$, $av = 40° \pm 5°$ :
Traction sur le palan de pied $= 2311 \times 0,96 = 2219$ kilogr.

A la traction sur le palan de support, il faut ajouter 683 kilogr. dus au poids de la vergue (effet fort en B), ce qui donne comme traction totale :

$$1734 + 683 = 2417 \text{ kilogr.}$$

Aucun palan du bâtiment de la 6e catégorie ne pouvant supporter 2417 kilogr., on devra, soit se servir de filins, soit accoupler deux palans de bout de vergue ou d'étai pour lesquels $m_1 = 3,077$ et dont la force totale sur les poulies inférieures sera :

$$2 \times 1756 = 3512 \text{ kilogr.},$$

moins 70 kilogr. environ pour la faiblesse des pantoires, soit 3440 kilogr., ce qui sera plus que suffisant. Pour la traction 2417 kilogr. sur les palans de support, la tension totale des garants sera :

$$2417 : 3,077 = 786 \text{ kilogr.}$$

Comme palan de pied on peut employer la deuxième caliorne de bas mât ou bien deux palans à croc, la poulie supérieure étant placée en B. Si ces deux palans à croc sont écartés du plan dans lequel se passe la manœuvre, la traction calculée 2219 kilogr. sera celle sur un palan de pied fictif, situé dans le plan formé par les deux palans à croc et en même temps dans le plan de manœuvre ; le problème-type n° 2 donnera la traction résultante pour chaque palan à croc.

7° *Détermination du hauban; effet de la balancine sur le mât.* — Le maximum d'effort sur la balancine est 1877 kilogr.

Pt n° 1 $ah = 55° \pm 5°$, $av = 40° \pm 5°$ :
Traction sur le hauban $= 1877 \times 1,51 = 2835$ kilogr.,
Compression sur le mât $= 1877 \times 1,74 = 3266$ kilogr.

Digitized by Google

Si la balancine est une caliorne de bas mât, dont le garant élonge le mât, la compression de celui-ci est augmentée de 601 kilogr. et devient :

$$3266 + 601 = 3867 \text{ kilogr.}$$

Le hauban devant pouvoir étaler 2835 kilogr. pourra être formé des deux grands palans d'étai ou de bout de vergue restés disponibles et dont la force totale est celle de deux pantoires de 170, soit :

$$2283 \times 2 = 4566 \text{ kilogr.}$$

8° *Compression totale sur le mât.* — Cette compression se compose de : 1° celle due aux palans de support et égale à la traction sur ces palans, 2417 kilogr. ; 2° celle due aux garants des palans de support, supposés dirigés comme le mât, 786 kilogr. ; 3° celle due à l'effort de la balancine et de son garant, 3867 kilogr. ; au total :

$$2417 + 786 + 3867 = 7070 \text{ kilogr.}$$

On y ajoute le poids propre du mât et on vérifie sa solidité, ainsi que celle de l'emplanture si l'on possède des données suffisantes sur cette dernière.

**III. Calcul du poids que peut porter un espar en bataille dans des conditions données.** — Le procédé est exactement le même que celui qui a été indiqué pour les mâts de charge.

## CHAPITRE XI.

### Bigues.

**I. Théorie succincte.** — On appelle « bigues » deux espars réunis entre eux près de leur tête au moyen d'une traverse ou d'un amarrage en portugaise et dont les pieds reposent sur une surface horizontale, généralement par l'intermédiaire de massifs en bois, mobiles ou fixes, que l'on appelle « savates ». Lorsque ces espars sont terminés par des ferrures, on enveloppe chaque pied au moyen de deux pièces de bois, dans chacune desquelles on a creusé une cavité de même forme que la surface extérieure du pied de la bigue; les deux pièces de bois, appliquées l'une sur l'autre, doivent embrasser exactement le pied de la bigue et reposent sur la savate.

Digitized by Google

Les bigues peuvent être d'inégale longueur, mais cette inégalité ne peut être bien grande, car si de la croisée A des bigues (*fig.* 1), on abaisse la perpendiculaire AD sur la ligne BC qui joint les pieds des bigues, le point D doit tomber entre B et C. Les angles que cette perpendiculaire AD fait avec les bigues AB et BC doivent intervenir

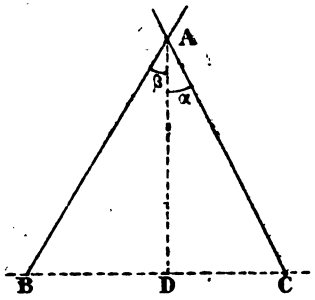



Fig. 1.

dans les calculs ; comme ils sont difficiles à mesurer, surtout quand le plan des bigues n'est pas vertical, on devra, avant de dresser les bigues, mesurer les longueurs AB et AC, grâce auxquelles on obtiendra facilement, par la table XIV, les angles α et β, et, par la table XV, la longueur de la perpendiculaire AD et la distance de son pied D au pied C de la bigue la plus rapprochée.

Soient (*fig.* 2) AB et AC deux bigues inclinées. Par la table XV

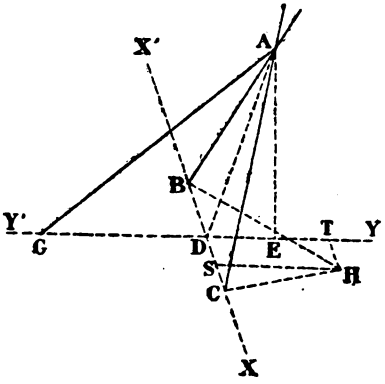



Fig. 2.

nous avons déterminé la position du point D, pied de la perpendiculaire abaissée de la croisée sur la ligne des pieds des bigues. Appe-

Digitized by Google

lons XX′ la ligne BC et YY′ la ligne perpendiculaire à BC au point D dans le plan horizontal ; la ligne XX′ est constamment indiquée par les points B et C ; la ligne YY′ pourra être facilement tracée sur le sol, soit en joignant le point D au point E où un fil à plomb venant de la croisée A touche le sol, soit, si DE est trop courte, par les procédés élémentaires indiqués en géométrie. Le dormant G de la balancine devra se trouver sur l'axe YY′. On mesure directement la longueur DE qui permet d'apprécier l'inclinaison du plan des bigues sur la verticale, si l'on ne veut la mesurer directement ; en effet, si nous désignons par $\gamma$ l'angle de AE avec AD, on a :

$$\sin \gamma = \frac{DE}{AD}.$$

La table XII donnera en argument horizontal la valeur de $\gamma$, si l'on cherche $\frac{DE}{AD}$ parmi les nombres supérieurs des carrés correspondant à l'argument vertical 90°.

La position du poids H à hisser par rapport aux bigues sera indiquée par ses coordonnées $x$ et $y$ par rapport aux axes XX′ et YY′, avec les règles de signes habituelles en géométrie analytique. Ces coordonnées seront, soit mesurées en cherchant les longueurs de cordeau nécessaires pour tracer, avec H comme centre, des arcs de cercle tangents aux axes, soit calculées en déduisant des distances HB et HC, mesurées directement :

$$HS = y, \qquad \text{et} \qquad SC = DC - x,$$

ce qui sera très facile si les valeurs de HB et HC permettent l'emploi de la table XV.

Suivant les valeurs des coordonnées $x$ et $y$, divers cas seront à distinguer :

1er CAS : $x = o$, $y > o$ (*fig.* 3 et 4).

On doit supposer l'existence d'une retenue HK qui est nécessairement dirigée dans le plan vertical déterminé par AE et le point H. Les angles à mesurer sont indiqués sur la figure 4 ; ils sont tous dans un même plan vertical et on pourra les mesurer directement avec facilité en se plaçant sur l'axe XX′ à une distance assez grande des bigues. Par le problème-type n° 2 on obtiendra la tension sur la

Digitized by Google

retenue et celle sur l'appareil; par le problème-type n° 1 on trouvera la traction de la balancine et la compression suivant la ligne AD; le

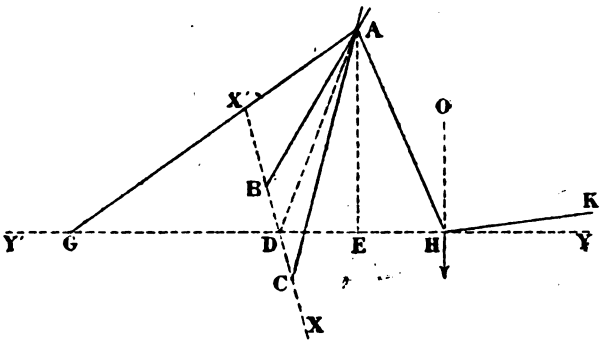



Fig. 3.

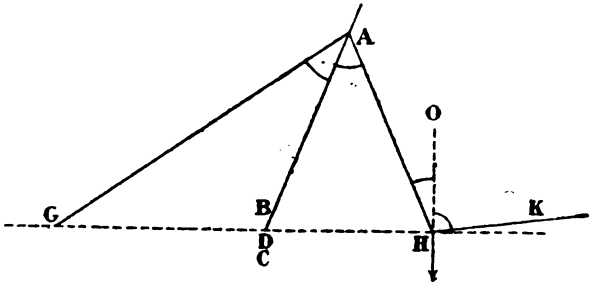



Fig. 4.

problème-type n° 2 permettra de décomposer cette compression suivant les deux bigues :

2e CAS : $x = o$, $y < o$ (*fig.* 5 et 6).

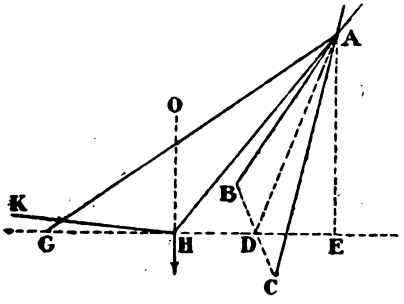



Fig. 5.

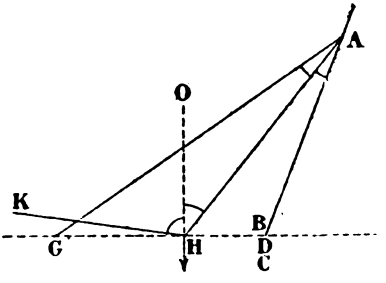



Fig. 6.

Digitized by Google

Les angles à mesurer sont indiqués sur la figure 6. Le problème-type n° 2 donne la traction sur la retenue et celle sur l'appareil ; le problème-type n° 2 donnera aussi une compression sur la balancine et une compression sur la direction AD ; le problème-type n° 2 permettra ce décomposer cette compression sur AD suivant les deux bigues. Comme dans ce cas il y a compression et non plus traction sur la balancine, celle-ci ne peut plus être un filin, mais un espar.

3e CAS : $x \pm o$, $y > o$ (*fig.* 7).

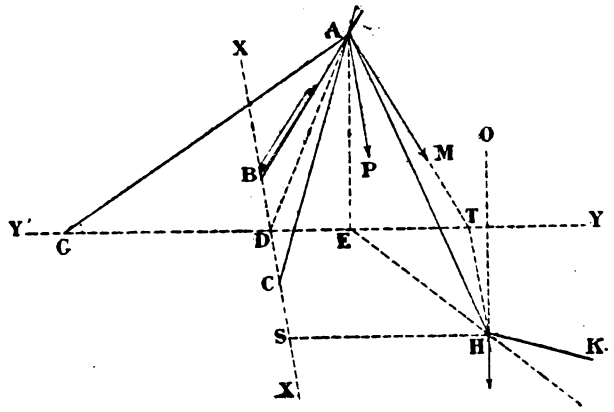



Fig. 7.

Dans le plan déterminé par AE et H, nous obtenons par le problème-type n° 2 la traction sur la retenue et celle sur l'appareil. Si, par l'appareil AH nous faisons passer un plan perpendiculaire à celui déterminé par YY' et A, l'intersection avec ce dernier plan sera AT et celle avec le plan des bigues sera AP parallèle à BC et par suite perpendiculaire à AD. Dans le triangle ADT on connaît AD, calculé par la table XV, l'angle ADT, mesuré ou calculé, le côté DT égal à la coordonnée $y$ ; on peut donc en tirer AT et le triangle ATH permet de calculer l'angle $T\hat{A}H$, car :

$$\operatorname{tg} T\hat{A}H = \frac{TH}{AT} = \frac{x}{AT} = \frac{x}{y}\,\frac{\sin D\hat{A}T}{\sin T\hat{D}A}.$$

Si l'on mesure directement l'angle $D\hat{A}T$ en portant sur YY' la longueur $DT = y$ et tendant un cordeau de A à T pour matérialiser la

Digitized by Google

ligne AT, l'expression $\frac{\sin D\hat{A}T}{\sin T\hat{D}A}$ sera donnée par la table XII (nombre supérieur); on entrera ensuite dans la table XIII avec 90° comme argument vertical et l'argument horizontal correspondant à la valeur de tg $T\hat{A}H$ sera la grandeur de l'angle $T\hat{A}H$. L'angle $H\hat{A}P$ sera le complément de cet angle; nous pourrons donc décomposer la force suivant l'appareil en deux forces AM et AP. Avec la première on retombe dans le 1er cas et l'on obtient une traction de la balancine et une compression sur chaque bigue. La force AP, située dans le plan des bigues, n'agit que sur elles; on connaît les angles $C\hat{A}P = 90° - D\hat{A}C$ et $B\hat{A}C = B\hat{A}D + D\hat{A}C$; le problème-type n° 1 nous donne alors une compression sur la bigue la plus rapprochée AC et une traction sur l'autre bigue AB. Cette bigue AB est donc soumise à un effort de compression et un effort de traction; si ce dernier l'emporte sur l'autre on devra empêcher le chavirement des bigues au moyen d'un palan disposé comme l'indique la figure 7. Il y a avantage à mettre la plus longue bigue ou la plus solide en AC, suivant les circonstances.

4e CAS : $x \pm o$, $y < o$ (*fig.* 8).

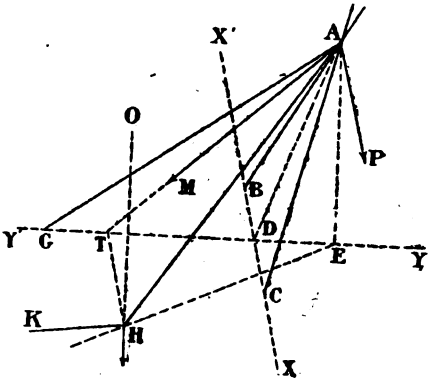



Fig. 8.

Ce cas ne diffère du précédent qu'en ce que la force AM nous fait retomber dans le 2e cas et non dans le 1er et que, par conséquent la balancine doit être un espar pouvant résister indifféremment à une traction où à une compression.

Digitized by Google

Le calcul des forces AM et AP est fait d'une façon identique et leur effet peut encore rendre nécessaire l'emploi sur l'une des bigues AB d'un palan croché d'une part sur la bigue, d'autre part sur le sol. Ce palan sera encore nécessaire chaque fois que la compression sur cette bigue ne paraîtra pas suffisante pour assurer la stabilité du système contre les secousses accidentelles qui peuvent se produire; des bras latéraux et quelquefois aussi une balancine placée du côté opposé à la balancine AG, par rapport au plan des bigues, pourront être utiles pour augmenter cette stabilité.

Outre les cas généraux on pourrait examiner divers cas particuliers, mais ils n'offrent aucun intérêt; si $x = o$ $y =$ DE, il n'est plus besoin de retenue.

Au pied de chaque bigue (*fig.* 9), la compression peut être décomposé en trois forces : 1° une force d'écartement des pieds, à vaincre par un palan dirigé suivant BC, égale à la compression multipliée par le cosinus de l'angle de la bigue avec la ligne des pieds, c'est-à-dire le sinus de l'angle $\gamma$ que fait la bigue avec la perpendiculaire AD (table XII avec $\beta = 90°$); l'autre composante de la compression,

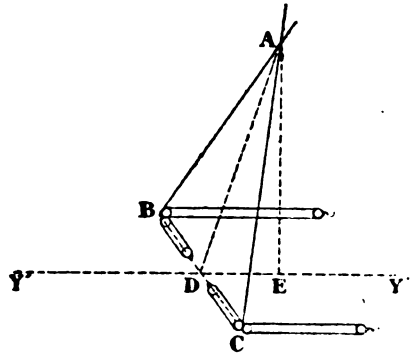



Fig. 9.

parallèle à AD, est égale à la compression multipliée par cos $\gamma$ et donne lieu aux autres deux forces; 2° une force de glissement parallèle à YY' et égale à la composante parallèle à AD multipliée par sin $D\hat{A}E$, c'est-à-dire à la compression multiplée par sin $D\hat{A}S \times \cos\gamma$ dont la valeur est donnée par la table XVI; cette force de glissement est combattue par des palans parallèles à YY'; 3° une com-

Digitized by Google

pression verticale sur le sol, égale à la compression suivant la bigue multipliée par $\cos D\hat{A}E \times \cos \gamma$; cette dernière expression est donnée par la table XVII. Elle doit être augmentée par l'addition d'une partie du poids de la bigue.

Pour maintenir l'écartement des bigues un palan ne sera suffisant que si les compressions des deux bigues sont égales et si le garant et les poulies sont fixés sur les bigues ; sinon il faudra deux palans indépendants l'un de l'autre.



Digitized by Google

## TABLE XIV.

| PETITE bigue. | 0,00 | 0,05 | | 0,10 | | 0,15 | | 0,20 | | 0,25 | | 0,30 | | 0,35 | | 0,40 | | 0,45 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | α = β | α | β | α | β | α | β | α | β | α | β | α | β | α | β | α | β | α | β |
| 0,80 | 38°7 | 35°0 | 39°6 | 31°3 | 40°5 | 27°5 | 41°7 | 23°6 | 42°9 | 19°6 | 44°1 | 15°6 | 45°5 | 12°6 | 47°2 | 7°2 | 48°6 | 2°8 | 50°3 |
| 0,85 | 36 0 | 32 5 | 37 2 | 28 8 | 38 4 | 25 2 | 39 7 | 21 4 | 41 1 | 17 6 | 42 6 | 13 6 | 44 1 | 10 7 | 45 9 | 5 4 | 47 4 | | |
| 0,90 | 33 8 | 30 3 | 35 1 | 26 8 | 36 5 | 23 2 | 38 0 | 19 5 | 39 5 | 15 7 | 41 1 | 11 9 | 42 8 | 9 1 | 44 7 | 4 3 | 46 3 | | |
| 0,95 | 31 8 | 28 4 | 33 3 | 24 9 | 34 9 | 21 4 | 36 5 | 17 8 | 38 1 | 14 1 | 39 8 | 10 3 | 41 6 | 7 7 | 43 6 | 2 4 | 45 3 | | |
| 1,00 | 30 0 | 26 7 | 31 7 | 23 3 | 33 4 | 19 8 | 35 1 | 16 3 | 36 9 | 12 6 | 38 7 | 8 9 | 40 5 | 6 5 | 42 6 | | | | |
| 1,05 | 28 4 | 25 2 | 30 2 | 21 8 | 32 0 | 18 4 | 33 9 | 14 9 | 35 7 | 11 3 | 37 6 | 7 7 | 39 6 | 5 5 | 41 7 | | | | |
| 1,10 | 27 0 | 23 8 | 28 9 | 20 5 | 30 8 | 17 1 | 32 8 | 13 7 | 34 7 | 10 2 | 36 7 | 6 5 | 38 7 | 4 6 | 40 9 | | | | |
| 1,15 | 25 8 | 22 6 | 27 8 | 19 3 | 29 7 | 16 0 | 31 7 | 12 6 | 33 8 | 9 1 | 35 8 | 5 6 | 37 9 | | | | | | |
| 1,20 | 24 6 | 21 5 | 26 7 | 18 2 | 28 7 | 14 9 | 30 8 | 11 5 | 32 9 | 8 1 | 35 0 | 4 5 | 37 1 | | | | | | |
| 1,25 | 23 6 | 20 4 | 25 7 | 17 2 | 27 0 | 14 0 | 29 9 | 10 6 | 32 1 | 7 2 | 34 2 | 3 7 | 36 4 | | | | | | |
| 1,30 | 22 6 | 19 5 | 24 8 | 16 3 | 27 8 | 13 1 | 29 2 | 9 8 | 31 3 | 6 4 | 33 5 | 2 9 | 35 8 | | | | | | |
| 1,35 | 21 7 | 18 6 | 24 0 | 15 5 | 26 2 | 12 3 | 28 4 | 9 0 | 30 7 | 5 6 | 32 9 | | | | | | | | |
| 1,40 | 20 9 | 17 8 | 23 2 | 14 7 | 25 5 | 11 5 | 27 7 | 8 2 | 30 0 | 4 9 | 32 3 | | | | | | | | |
| 1,45 | 20 2 | 17 1 | 22 5 | 14°0 | 24 8 | 10 8 | 27 1 | 7 5 | 29 4 | 4 2 | 31 7 | | | | | | | | |
| 1,50 | 19 5 | 16 4 | 21 8 | 13 3 | 24 2 | 10 1 | 26 5 | 6 9 | 28 8 | 3 6 | 31 2 | | | | | | | | |
| 1,55 | 18 8 | 15 8 | 21 2 | 12 7 | 23 6 | 9 5 | 26 0 | 6 3 | 28 3 | 3 0 | 30 7 | | | | | | | | |
| 1,60 | 18 2 | 15 2 | 20 6 | 12 1 | 23 0 | 9 0 | 25 4 | 5 7 | 27 8 | | | | | | | | | | |
| 1,65 | 17 6 | 14 6 | 20 1 | 11 5 | 22 5 | 8 4 | 24 9 | 5 2 | 27 4 | | | | | | | | | | |
| 1,70 | 17 1 | 14 1 | 19 6 | 11 0 | 22 0 | 7 9 | 24 5 | 4 7 | 26 9 | | | | | | | | | | |
| 1,75 | 16 6 | 13 6 | 19 1 | 10 5 | 21 6 | 7 4 | 24 0 | 4 3 | 26 5 | | | | | | | | | | |
| 1,80 | 16 1 | 13 1 | 18 6 | 10 1 | 21 1 | 7 0 | 23 6 | 3 8 | 26 1 | | | | | | | | | | |
| 1,85 | 15 7 | 12 7 | 18 2 | 9 7 | 20 7 | 6 6 | 23 2 | 3 4 | 25 7 | | | | | | | | | | |
| 1,90 | 15 3 | 12 3 | 17 8 | 9 2 | 20 3 | 6 2 | 22 9 | | | | | | | | | | | | |
| 1,95 | 14 9 | 11 9 | 17 4 | 8 9 | 20 0 | 5 8 | 22 5 | | | | | | | | | | | | |
| 2,00 | 14 5 | 11 5 | 17 1 | 8 5 | 19 6 | 5 4 | 22 2 | | | | | | | | | | | | |
| 2,05 | 14 1 | 11 2 | 16 7 | 8 1 | 19 3 | 5 1 | 21 9 | | | | | | | | | | | | |
| 2,10 | 13 8 | 10 8 | 16 4 | 7 8 | 19 0 | 4 8 | 21 6 | | | | | | | | | | | | |
| 2,15 | 13 5 | 10 5 | 16 1 | 7 5 | 18 7 | 4 4 | 21 3 | | | | | | | | | | | | |
| 2,20 | 13 1 | 10 2 | 15 8 | 7 2 | 18 4 | 4 1 | 21 0 | | | | | | | | | | | | |
| 2,25 | 12 8 | 9 9 | 15 5 | 6 9 | 18 1 | 3 9 | 20 7 | | | | | | | | | | | | |
| 2,30 | 12 6 | 9 6 | 15 2 | 6 6 | 17 8 | 3 6 | 20 5 | | | | | | | | | | | | |
| 2,35 | 12 3 | 9 3 | 14 9 | 6 4 | 17 6 | 3 3 | 20 2 | | | | | | | | | | | | |
| 2,40 | 12 0 | 9 1 | 14 7 | 6 1 | 17 3 | 3 1 | 20 0 | | | | | | | | | | | | |
| 2,45 | 11 8 | 8 8 | 14 5 | 5 9 | 17 1 | 2 8 | 19 8 | | | | | | | | | | | | |
| 2,50 | 11 5 | 8 6 | 14 2 | 5 6 | 16 9 | | | | | | | | | | | | | | |
| 2,55 | 11 3 | 8 4 | 14 0 | 5 4 | 16 7 | | | | | | | | | | | | | | |
| 2,60 | 11 1 | 8 2 | 13 8 | 5 2 | 16 5 | | | | | | | | | | | | | | |
| 2,65 | 10 9 | 8 0 | 13 6 | 5 0 | 16 3 | | | | | | | | | | | | | | |
| 2,70 | 10 7 | 7 8 | 13 4 | 4 8 | 16 1 | | | | | | | | | | | | | | |
| 2,75 | 10 5 | 7 6 | 13 2 | 4 6 | 15 9 | | | | | | | | | | | | | | |
| 2,80 | 10 3 | 7 4 | 13 0 | 4 4 | 15 7 | | | | | | | | | | | | | | |
| 2,85 | 10 1 | 7 2 | 12 8 | 4 2 | 15 5 | | | | | | | | | | | | | | |
| 2,90 | 9 9 | 7 0 | 12 7 | 4 1 | 15 4 | | | | | | | | | | | | | | |
| 2,95 | 9 8 | 6 8 | 12 5 | 3 9 | 15 2 | | | | | | | | | | | | | | |
| 3,00 | 9 6 | 6 7 | 12 3 | 3 7 | 15 1 | | | | | | | | | | | | | | |

Digitized by Google

## TABLE XV.

| 0,45 | | 0,40 | | 0,35 | | 0,30 | | 0,25 | | 0,20 | | 0,15 | | 0,10 | | 0,05 | | 0,00 | | PETITE bigue. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| *l* | *h* | *l* | *h* | *l* | *h* | *l* | *h* | *l* | *h* | *l* | *h* | *l* | *h* | *l* | *h* | *l* | *h* | *l* | *h* | |
| 0,039 | 0,799 | | | | | | | | | | | | | 0,195 | 2,994 | 0,349 | 2,980 | 0,500 | 2,958 | 3,00 |
| | | | | | | | | | | | | | | 0,200 | 2,943 | 0,351 | 2,929 | 0,500 | 2,907 | 2,95 |
| | | | | | | | | | | | | | | 0,205 | 2,893 | 0,354 | 2,878 | 0,500 | 2,857 | 2,90 |
| | | | | | | | | | | | | | | 0,210 | 2,842 | 0,356 | 2,828 | 0,500 | 2,806 | 2,85 |
| | | | | | | | | | | | | | | 0,215 | 2,792 | 0,359 | 2,777 | 0,500 | 2,755 | 2,80 |
| | | | | | | | | | | | | | | 0,220 | 2,741 | 0,361 | 2,726 | 0,500 | 2,704 | 2,75 |
| | | | | | | | | | | | | | | 0,225 | 2,691 | 0,364 | 2,675 | 0,500 | 2,653 | 2,70 |
| | | | | | | | | | | | | | | 0,230 | 2,640 | 0,367 | 2,625 | 0,500 | 2,602 | 2,65 |
| | | | | | | | | | | | | | | 0,235 | 2,589 | 0,369 | 2,574 | 0,500 | 2,551 | 2,60 |
| | | | | | | | | | | | | | | 0,240 | 2,539 | 0,371 | 2,523 | 0,500 | 2,501 | 2,55 |
| | | | | | | | | | | | | | | 0,245 | 2,488 | 0,374 | 2,472 | 0,500 | 2,449 | 2,50 |
| | | | | | | | | | | | | 0,121 | 2,447 | 0,250 | 2,437 | 0,376 | 2,421 | 0,500 | 2,398 | 2,45 |
| | | | | | | | | | | | | 0,129 | 2,397 | 0,255 | 2,386 | 0,379 | 2,370 | 0,500 | 2,347 | 2,40 |
| | | | | | | | | | | | | 0,136 | 2,346 | 0,260 | 2,336 | 0,381 | 2,319 | 0,500 | 2,296 | 2,35 |
| | | | | | | | | | | | | 0,144 | 2,296 | 0,265 | 2,285 | 0,384 | 2,268 | 0,500 | 2,245 | 2,30 |
| | | | | | | | | | | | | 0,151 | 2,245 | 0,270 | 2,234 | 0,386 | 2,217 | 0,500 | 2,194 | 2,25 |
| | | | | | | | | | | | | 0,159 | 2,194 | 0,275 | 2,183 | 0,389 | 2,165 | 0,500 | 2,142 | 2,20 |
| | | | | | | | | | | | | 0,166 | 2,144 | 0,280 | 2,132 | 0,391 | 2,114 | 0,500 | 2,091 | 2,15 |
| | | | | | | | | | | | | 0,174 | 2,093 | 0,285 | 2,081 | 0,393 | 2,063 | 0,500 | 2,040 | 2,10 |
| | | | | | | | | | | | | 0,181 | 2,042 | 0,290 | 2,029 | 0,396 | 2,011 | 0,500 | 1,988 | 2,05 |
| | | | | | | | | | | | | 0,189 | 1,991 | 0,295 | 1,978 | 0,399 | 1,960 | 0,500 | 1,936 | 2,00 |
| | | | | | | | | | | | | 0,196 | 1,940 | 0,300 | 1,927 | 0,401 | 1,908 | 0,500 | 1,885 | 1,95 |
| | | | | | | | | | | | | 0,204 | 1,889 | 0,305 | 1,875 | 0,404 | 1,857 | 0,500 | 1,833 | 1,90 |
| | | | | | | | | | | 0,110 | 1,847 | 0,211 | 1,838 | 0,310 | 1,824 | 0,406 | 1,805 | 0,500 | 1,781 | 1,85 |
| | | | | | | | | | | 0,120 | 1,796 | 0,219 | 1,787 | 0,315 | 1,772 | 0,409 | 1,753 | 0,500 | 1,729 | 1,80 |
| | | | | | | | | | | 0,130 | 1,745 | 0,226 | 1,735 | 0,320 | 1,720 | 0,412 | 1,701 | 0,500 | 1,677 | 1,75 |
| | | | | | | | | | | 0,140 | 1,694 | 0,234 | 1,684 | 0,325 | 1,669 | 0,414 | 1,649 | 0,500 | 1,625 | 1,70 |
| | | | | | | | | | | 0,150 | 1,643 | 0,241 | 1,632 | 0,330 | 1,617 | 0,416 | 1,597 | 0,500 | 1,572 | 1,65 |
| | | | | | | | | | | 0,160 | 1,592 | 0,249 | 1,581 | 0,335 | 1,565 | 0,419 | 1,544 | 0,500 | 1,520 | 1,60 |
| | | | | | | | | 0,064 | 1,548 | 0,170 | 1,541 | 0,256 | 1,529 | 0,340 | 1,512 | 0,421 | 1,492 | 0,500 | 1,467 | 1,55 |
| | | | | | | | | 0,094 | 1,497 | 0,180 | 1,489 | 0,264 | 1,477 | 0,345 | 1,460 | 0,424 | 1,439 | 0,500 | 1,414 | 1,50 |
| | | | | | | | | 0,106 | 1,446 | 0,190 | 1,437 | 0,271 | 1,424 | 0,350 | 1,407 | 0,426 | 1,386 | 0,500 | 1,361 | 1,45 |
| | | | | | | | | 0,119 | 1,395 | 0,200 | 1,386 | 0,279 | 1,372 | 0,355 | 1,354 | 0,429 | 1,333 | 0,500 | 1,308 | 1,40 |
| | | | | | | | | 0,131 | 1,344 | 0,210 | 1,334 | 0,286 | 1,319 | 0,360 | 1,301 | 0,431 | 1,279 | 0,500 | 1,254 | 1,35 |
| | | | | | | 0,065 | 1,298 | 0,144 | 1,292 | 0,220 | 1,281 | 0,294 | 1,266 | 0,365 | 1,248 | 0,434 | 2,226 | 0,500 | 1,200 | 1,30 |
| | | | | | | 0,080 | 1,247 | 0,156 | 1,240 | 0,230 | 1,229 | 0,301 | 1,213 | 0,370 | 1,194 | 0,436 | 1,171 | 0,500 | 1,146 | 1,25 |
| | | | | | | 0,095 | 1,196 | 0,169 | 1,188 | 0,240 | 1,176 | 0,309 | 1,160 | 0,375 | 1,140 | 0,439 | 1,117 | 0,500 | 1,091 | 1,20 |
| | | | | | | 0,110 | 1,145 | 0,181 | 1,136 | 0,250 | 1,122 | 0,316 | 1,106 | 0,380 | 1,085 | 0,441 | 1,062 | 0,500 | 1,036 | 1,15 |
| | | | | 0,089 | 1,006 | 0,125 | 1,093 | 0,194 | 1,083 | 0,260 | 1,069 | 0,324 | 1,051 | 0,385 | 1,030 | 0,444 | 1,006 | 0,500 | 0,980 | 1,10 |
| | | | | 0,100 | 1,045 | 0,140 | 1,041 | 0,206 | 1,030 | 0,270 | 1,015 | 0,331 | 0,996 | 0,390 | 0,975 | 0,446 | 0,950 | 0,500 | 0,923 | 1,05 |
| | | | | 0,114 | 0,994 | 0,155 | 0,988 | 0,219 | 0,976 | 0,280 | 0,960 | 0,339 | 0,941 | 0,395 | 0,919 | 0,449 | 0,894 | 0,500 | 0,866 | 1,00 |
| | | 0,040 | 0,949 | 0,128 | 0,941 | 0,170 | 0,935 | 0,231 | 0,921 | 0,290 | 0,905 | 0,346 | 0,885 | 0,400 | 0,862 | 0,451 | 0,836 | 0,500 | 0,808 | 0,95 |
| | | 0,060 | 0,898 | 0,143 | 0,889 | 0,185 | 0,881 | 0,244 | 0,866 | 0,300 | 0,849 | 0,354 | 0,828 | 0,405 | 0,804 | 0,454 | 0,777 | 0,500 | 0,748 | 0,90 |
| | | 0,080 | 0,846 | 0,158 | 0,835 | 0,200 | 0,826 | 0,256 | 0,811 | 0,310 | 0,792 | 0,361 | 0,769 | 0,410 | 0,745 | 0,456 | 0,717 | 0,500 | 0,687 | 0,85 |
| | | 0,100 | 0,794 | 0,174 | 0,781 | 0,215 | 0,771 | 0,269 | 0,754 | 0,320 | 0,733 | 0,369 | 0,710 | 0,415 | 0,684 | 0,459 | 0,655 | 0,500 | 0,624 | 0,80 |

Digitized by Google

*Emploi des tables XIV et XV.* — Si, dans un triangle ABC, on abaisse la hauteur AD, et si l'on prend comme unité de longueur le côté BC, les tables XIV et XV, où l'argument vertical est le plus court des côtés AB ou AC, et l'argument horizontal la différence entre ces deux côtés, donnent : la table XIV les angles $\alpha$ et $\beta$ ($\alpha$ adjacent au petit côté), la table XV $h$ = hauteur AD et $l$ = DC opposé à l'angle $\alpha$.

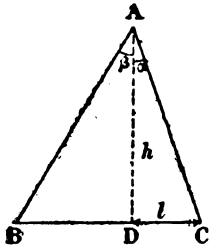



TABLE XVI.

| β/α | 0° | 5° | 10° | 15° | 20° | 25° | 30° | 35° | 40° | 45° | 50° | 55° | 60° | 65° | 70° | 75° | 80° |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ° | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0 | 0,00 | 0,09 | 0,17 | 0,26 | 0,34 | 0,42 | 0,50 | 0,57 | 0,64 | 0,71 | 0,77 | 0,82 | 0,87 | 0,91 | 0,94 | 0,97 | 0,985 |
| 5 | 0,00 | 0,09 | 0,17 | 0,26 | 0,34 | 0,42 | 0,50 | 0,57 | 0,64 | 0,70 | 0,76 | 0,82 | 0,86 | 0,90 | 0,94 | 0,96 | 0,98 |
| 10 | 0,00 | 0,09 | 0,17 | 0,25 | 0,34 | 0,42 | 0,49 | 0,56 | 0,63 | 0,70 | 0,75 | 0,81 | 0,85 | 0,89 | 0,93 | 0,95 | 0,97 |
| 15 | 0,00 | 0,08 | 0,17 | 0,25 | 0,33 | 0,41 | 0,48 | 0,55 | 0,62 | 0,68 | 0,74 | 0,79 | 0,84 | 0,88 | 0,91 | 0,93 | 0,95 |
| 20 | 0,00 | 0,08 | 0,16 | 0,24 | 0,32 | 0,40 | 0,47 | 0,54 | 0,60 | 0,66 | 0,72 | 0,77 | 0,81 | 0,85 | 0,88 | 0,91 | 0,93 |
| 25 | 0,00 | 0,08 | 0,16 | 0,23 | 0,31 | 0,38 | 0,45 | 0,52 | 0,58 | 0,64 | 0,69 | 0,74 | 0,78 | 0,82 | 0,85 | 0,88 | 0,89 |
| 30 | 0,00 | 0,08 | 0,15 | 0,22 | 0,30 | 0,37 | 0,43 | 0,50 | 0,56 | 0,61 | 0,66 | 0,71 | 0,75 | 0,78 | 0,81 | 0,84 | 0,85 |
| 35 | 0,00 | 0,07 | 0,14 | 0,21 | 0,28 | 0,35 | 0,41 | 0,47 | 0,53 | 0,58 | 0,63 | 0,67 | 0,71 | 0,74 | 0,77 | 0,79 | 0,81 |
| 40 | 0,00 | 0,07 | 0,13 | 0,20 | 0,26 | 0,32 | 0,38 | 0,44 | 0,49 | 0,54 | 0,59 | 0,63 | 0,66 | 0,69 | 0,72 | 0,74 | 0,75 |
| 45 | 0,00 | 0,06 | 0,12 | 0,18 | 0,24 | 0,30 | 0,35 | 0,41 | 0,45 | 0,50 | 0,54 | 0,58 | 0,61 | 0,64 | 0,66 | 0,68 | 0,70 |
| 50 | 0,00 | 0,06 | 0,11 | 0,17 | 0,22 | 0,27 | 0,32 | 0,37 | 0,41 | 0,45 | 0,49 | 0,53 | 0,56 | 0,58 | 0,60 | 0,62 | 0,63 |

TABLE XVII.

| β/α | 0° | 5° | 10° | 15° | 20° | 25° | 30° | 35° | 40° | 45° | 50° | 55° | 60° | 65° | 70° | 75° | 80° |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ° | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0 | 1,00 | 1,00 | 0,985 | 0,97 | 0,94 | 0,91 | 0,87 | 0,82 | 0,77 | 0,71 | 0,64 | 0,57 | 0,50 | 0,42 | 0,34 | 0,26 | 0,17 |
| 5 | 1,00 | 0,99 | 0,98 | 0,96 | 0,94 | 0,90 | 0,86 | 0,82 | 0,76 | 0,70 | 0,64 | 0,57 | 0,50 | 0,42 | 0,34 | 0,26 | 0,17 |
| 10 | 0,99 | 0,98 | 0,97 | 0,95 | 0,93 | 0,89 | 0,85 | 0,81 | 0,75 | 0,70 | 0,63 | 0,56 | 0,49 | 0,42 | 0,34 | 0,25 | 0,17 |
| 15 | 0,97 | 0,96 | 0,95 | 0,93 | 0,91 | 0,88 | 0,84 | 0,79 | 0,74 | 0,68 | 0,62 | 0,55 | 0,48 | 0,41 | 0,33 | 0,25 | 0,17 |
| 20 | 0,94 | 0,94 | 0,93 | 0,91 | 0,88 | 0,85 | 0,81 | 0,77 | 0,72 | 0,66 | 0,60 | 0,54 | 0,47 | 0,40 | 0,32 | 0,24 | 0,16 |
| 25 | 0,91 | 0,90 | 0,89 | 0,88 | 0,85 | 0,82 | 0,78 | 0,74 | 0,69 | 0,64 | 0,58 | 0,52 | 0,45 | 0,38 | 0,31 | 0,23 | 0,16 |
| 30 | 0,87 | 0,86 | 0,85 | 0,84 | 0,81 | 0,78 | 0,75 | 0,71 | 0,66 | 0,61 | 0,56 | 0,50 | 0,43 | 0,37 | 0,30 | 0,22 | 0,15 |
| 35 | 0,82 | 0,82 | 0,81 | 0,79 | 0,77 | 0,74 | 0,71 | 0,67 | 0,63 | 0,58 | 0,53 | 0,47 | 0,41 | 0,35 | 0,28 | 0,21 | 0,14 |
| 40 | 0,77 | 0,76 | 0,75 | 0,74 | 0,72 | 0,69 | 0,66 | 0,63 | 0,59 | 0,54 | 0,49 | 0,44 | 0,38 | 0,32 | 0,26 | 0,20 | 0,13 |
| 45 | 0,71 | 0,70 | 0,70 | 0,68 | 0,66 | 0,64 | 0,61 | 0,58 | 0,54 | 0,50 | 0,45 | 0,41 | 0,35 | 0,30 | 0,24 | 0,18 | 0,12 |
| 50 | 0,64 | 0,64 | 0,63 | 0,62 | 0,60 | 0,58 | 0,56 | 0,53 | 0,49 | 0,45 | 0,41 | 0,37 | 0,32 | 0,27 | 0,22 | 0,17 | 0,11 |

*Emploi des tables XVI et XVII.* — Si $k$ est la compression sur

Digitized by Google

une bigue, $\alpha$ l'angle de la perpendiculaire AD (*fig.* 2) avec la verticale AE, $\beta$ l'angle de la bigue avec la perpendiculaire AD, la force de glissement est $k \times \sin \alpha \cos \beta$ et la compression verticale sur le sol est $k \times \cos \alpha \cos \beta$. Si l'on entre dans les tables XVI et XVII avec $\alpha$ comme argument horizontal et $\beta$ comme argument vertical, la table XVI donne $\sin \alpha \cos \beta$ et la table XVII donne la valeur de $\cos \alpha \cos \beta$.

**II. Calcul-type de bigues.** — Comme exemple des calculs que comporte l'installation de bigues, nous prendrons des données quelconques, notre but étant plutôt d'indiquer la marche à suivre que de fournir un exemple d'installation irréprochable. Pour simplifier nos opérations, nous nous servirons encore généralement de la grille, et ce n'est que par exception que nous ferons intervenir des angles qui ne sont pas des multiples de 5°, tels que $9^\circ \begin{smallmatrix} +2^\circ \\ -1^\circ \end{smallmatrix}$, notation qui signifie que la mesure de l'angle est 9°, mais que l'on admet que cet angle puisse varier de $9^\circ - 1^\circ = 8^\circ$ à $9^\circ + 2^\circ = 11^\circ$. Pour de tels angles, l'interpolation est généralement nécessaire.

Le calcul peut être divisé en trois parties : 1° calculs indépendants du poids à déplacer; 2° calculs relatifs au poids à déplacer pour les diverses positions qu'il peut occuper pendant la manœuvre, calculs qui doivent être faits parallèlement pour les diverses positions; 3° comparaison des résultats des calculs de la deuxième partie et consolidation définitive.

Certaines opérations que nous avons dû prévoir dans le problème général sont inutiles dans des cas particuliers; on s'épargnera quelquefois des calculs en indiquant tout d'abord les opérations sous une forme symbolique et ne les effectuant qu'au moment où la nécessité d'en connaître le résultat se fait sentir.

## PREMIÈRE PARTIE.

1° *Données mesurées ou calculées* (*fig.* 2 du présent chapitre). — Sur la frégate l'*Iphigénie*, de la 4e catégorie pour le gréement, on emploie comme bigues la grand'vergue, du jeu n° 4 et la vergue de misaine, du jeu n° 7. Les dimensions de ces vergues sont :

$$AC = \text{grande vergue} \ldots\ldots \begin{cases} \text{longueur totale} = 29^m,40, \\ \text{diamètre au milieu} = 0^m,625, \\ \text{longueur utile} = 24 \text{ mètres}, \\ \text{diamètre au bout} = 0,625 \times 0,418 = 0^m,26. \end{cases}$$



Digitized by Google

$$AB = \text{vergue de misaine..} \begin{cases} \text{longueur totale} = 25^m,13, \\ \text{diamètre au milieu} = 0^m,525, \\ \text{longueur utile} = 22^m,80, \\ \text{diamètre au bout} = 0,525 \times 0,418 = 0^m,22. \end{cases}$$

L'écartement des pieds des bigues est 12 mètres.

Quand la balancine devra être un espar, on emploiera le petit mât de hune, du jeu n° 7, le ton placé sur la tête des bigues : longueur totale, $17^m,86$; diamètre au fort, $0^m,475$; diamètre au bout, $0^m,285$; bois mort au ton, $2^m,10$; longueur utile, $14^m,50$, d'où : bois mort à la caisse, $1^m,26$.

On a :

$$\frac{24,00}{12,00} = 2,00, \quad \frac{22,80}{12,00} = 1,90, \quad 2,00 - 1,90 = 0,10.$$

$$ah = 0,10, \quad av = 1,90. \begin{cases} \text{table XIV,} \quad \alpha = 9^\circ,2. \quad \beta = 20^\circ,3, \\ \text{c'est-à-dire :} \\ \qquad \widehat{BAD} = 9^\circ,2, \quad \widehat{CAD} = 20^\circ,3, \\ \text{table XV,} \quad h = 1,875, \quad l = 0,305, \end{cases}$$

d'où :

$$AD = 12 \times 1,875 = 22^m,50, \qquad DB = 12 \times 0,305 = 3^m,66.$$

Le tracé de la ligne YY' est alors possible, le point D étant déterminé.

Si l'inclinaison des bigues est donnée avant le mâtage, on connaîtra soit DE soit l'angle $D\hat{A}E$; celle de ces dimensions qui n'est pas connue sera obtenue par la relation $DE = AD \sin D\hat{A}E$ ou par mesure directe après le mâtage. Si $D\hat{A}E = 20^\circ$, la table XII, avec $\alpha = 20^\circ$, $\beta = 90^\circ$ (nombre supérieur), ou la table XVI (avec $\alpha = 20^\circ$, $\beta = 0^\circ$), donneront $\sin D\hat{A}E = 0,34$, d'où :

$$DE = 22,50 \times 0,34 = 7^m,65.$$

On mesure, en outre, l'angle $D\hat{A}G = 45^\circ$. Si l'on désire connaître la hauteur $AE = AD \cos D\hat{A}E$, on cherchera $\cos D\hat{A}E$ dans la table XII (avec $\alpha = 20^\circ$, $\beta = 90^\circ$ nombre inférieur), ou la table XVII (avec $\alpha = 20^\circ$, $\beta = 0^\circ$).

$$AE = 22^m,50 \times 0,94 = 21^m,15;$$

Digitized by Google

2° *Effet du poids des espars sur la balancine et sur les bigues.* — D'après le poids moyen des vergues des jeux réglementaires, le poids de la bigue A C sera compris entre 6000 et 6500 kilogr., celui de la bigue A B entre 3600 et 4000 kilogr. Si nous supposons que le centre de gravité ne s'éloigne pas de plus de $1^m,50$ du milieu de chaque vergue, la distance aux extrémités de la partie utile sera :

Sur AC. { au bout inférieur, entre $13^m,20$ et $16^m,20$,
à la croisée, entre $7^m,80$ et $10^m,80$.

Sur AB. { au bout inférieur, entre $11^m,06$ et $14^m,07$,
à la croisée, entre $7^m,73$ et $10^m,74$.

On en déduit :

Composantes du poids de AC :

Au pied C : forte $= 6500 \times \frac{10,80}{24} = 2925$ kilogr.,

— faible $= 6000 \times \frac{7,80}{24} = 1950$ kilogr.,

A la croisée : forte $= 6500 \times \frac{16,20}{24} = 4388$ kilogr.,

— faible $= 6000 \times \frac{13,20}{24} = 3300$ kilogr.

Composantes du poids de AB :

Au pied B : forte $= 4000 \times \frac{10,74}{22,8} = 1885$ kilogr.,

— faible $= 3600 \times \frac{7,73}{22,8} = 1220$ kilogr.,

A la croisée : forte $= 4000 \times \frac{14,07}{22,8} = 2469$ kilogr.,

— faible $= 3600 \times \frac{11,06}{22,8} = 1746$ kilogr.

Les forces à la croisée s'ajoutent pour produire une traction verticale dont le maximum est :

$$4388 + 2469 = 6857 \text{ kilogr.},$$

et le minimum :

$$3300 + 1746 = 5046 \text{ kilogr.}$$

Cette traction verticale a une influence sur la balancine et sur les bigues.

Digitized by Google

Pt n° 1 $ah = 20° \pm 5°$, $av = 45° \pm 5°$ :

Traction sur la balancine. $\begin{cases} \text{maximum} = 6857 \times 0{,}66 = 4526 \text{ kil.} \\ \text{minimum} = 5046 \times 0{,}34 = 1715 \text{ kil.} \end{cases}$

Compression suivant AD. $\begin{cases} \text{maximum} = 6857 \times 1{,}41 = 9669 \text{ kil.} \\ \text{minimum} = 5046 \times 1{,}18 = 5954 \text{ kil.} \end{cases}$

La compression sur A D peut être décomposée suivant les bigues.

Pt n° 2 $ah = 9° \begin{smallmatrix} +2° \\ -1° \end{smallmatrix}$, $av = 20° \begin{smallmatrix} +2° \\ -1° \end{smallmatrix}$ :

Compression de la bigue AC. $\begin{cases} \text{maximum} = 9669 \times 0{,}39 = 3771 \text{ kil.} \\ \text{minimum} = 5954 \times 0{,}27 = 1607 \text{ kil.} \end{cases}$

— $ah = 20° \begin{smallmatrix} +2° \\ -1° \end{smallmatrix}$, $av = 9° \begin{smallmatrix} +2° \\ -1° \end{smallmatrix}$ :

Compression de la bigue AB. $\begin{cases} \text{maximum} = 9669 \times 0{,}77 = 7446 \text{ kil.} \\ \text{minimum} = 5954 \times 0{,}66 = 3929 \text{ kil.} \end{cases}$

***Tableau des effets dus au poids des espars quand la balancine n'est pas un espar.***

| | COMPOSANTES aux pieds des bigues, produisant une compression verticale sur le sol | | EFFETS DES COMPOSANTES à la croisée des bigues. | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | au pied C. | au pied B. | traction de la balancine. | compression de la bigue AC. | compression de la bigue AB. |
| Maximum..... | 2 925k | 1 885k | 4 526k | 3 771k | 7 446k |
| Minimum..... | 1 950 | 1 220 | 1 715 | 1 607 | 3 929 |

Dans certains cas, la balancine doit être un espar; il faut tenir compte de son poids chaque fois que cet espar fera partie de l'installation, même s'il ne doit jamais travailler par compression. Le poids moyen d'un mât de hune du jeu n° 7 est compris entre 1900 et 2 300 kilogr. Le centre de gravité est situé entre celui du cylindre et celui du cône de même longueur, soit entre $17{,}86 : 2 = 8{,}93$ et $17{,}86 : 4 = 4^m{,}23$ de l'extrémité inférieure de la caisse, c'est-à-dire entre $2^m{,}97$ et $7^m{,}67$ de l'extrémité utile à la caisse et entre $6^m{,}83$ et $11^m{,}53$ de l'extrémité utile à la noix. Les effets du poids sont donc :

A la noix.... $\begin{cases} \text{fort} = 2300 \times \dfrac{7{,}67}{14{,}5} = 1217 \text{ kilogr.}, \\ \text{faible} = 1900 \times \dfrac{2{,}97}{14{,}5} = 389 \text{ kilogr.}, \end{cases}$

Digitized by Google

A la caisse... fort $= 2300 \times \frac{11,53}{14,5} = 1829$ kilogr.

La composante à la noix a une influence sur la balancine et sur les bigues; les tables donneront les mêmes nombres que ci-dessus et l'on aura :

Traction sur la balancine. { maximum $= 1217 \times 0,66 = 804$ kil.
minimum $= 389 \times 0,34 = 132$ kil.

Compression suivant AD. { maximum $= 1217 \times 1,41 = 1716$ kil.
minimum $= 389 \times 1,18 = 459$ kil.

Compression sur AC..... { maximum $= 1716 \times 0,39 = 670$ kil.
minimum $= 459 \times 0,27 = 123$ kil.

Compression sur AB..... { maximum $= 1716 \times 0,77 = 1322$ kil.
minimum $= 459 \times 0,66 = 302$ kil.

Ces effets s'ajoutent à ceux dus au poids des bigues.

*Tableau des effets dus au poids des espars quand la balancine est un espar.*

| | COMPOSANTES aux pieds des bigues, produisant une compression verticale sur le sol | | EFFETS DES COMPOSANTES à la croisée des bigues. | | | COMPOSANTE verticale à la caisse de l'espar balancine. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | au pied C | au pied B. | traction de la balancine. | compression de la bigue AC. | compression de la bigue AB. | |
| Maximum... | 2 925k | 1 885k | 5 330k | 4 441k | 8 768k | 1 829k |
| Minimum... | 1 950 | 1 220 | 1 847 | 1 730 | 4 229 | » |

## DEUXIÈME PARTIE.

*Conventions.* — Nous supposerons que l'on place un même poids de 5 500 kilogr. dans diverses positions, de façon à envisager successivement tous les principaux cas. L'astérisque employée dans le 1er cas (cas général et cas particulier) et le 2e cas indique les nombres dont le calcul est inutile lorsque le garant de l'appareil ne tend pas à diminuer la charge de la balancine.

1er CAS (CAS GÉNÉRAL) : $x = 0$, $y > 0$ (*fig.* 3 et 4) :

*Données complémentaires :*

Poids à déplacer $= 5500$ kilogr., $y = 11^m,37$,

$\widehat{DAH}$ (mesure ou calcul) $= 30°$, $\widehat{AHO}$ (mesure ou calcul) $= 10°$,

$\widehat{KHO}$ (mesure) $= 80°$;

Digitized by Google

1° *Détermination de l'appareil et de la retenue :*

Pt n° 2 $ah = 10° \pm 5°$, $av = 80° \pm 5°$ :

Traction maxima sur la retenue $= 5500 \times 0,26 = 1430$ kilogr.,

— $ah = 80° \pm 5°$, $av = 10° \pm 5°$ :

Traction sur l'appareil $\begin{cases} \text{maximum} = 5500 \times 1,01 = 5555 \text{ kilogr.}, \\ \text{minimum} = 5500 \times 0,97 = 5335 \text{ kil.*}. \end{cases}$

Pour un bâtiment de la 4e catégorie, un palan à croc (table VI, 9e tableau), agissant par la poulie supérieure, suffira comme retenue; l'appareil pourra être constitué par deux des quatre drisses de basses vergues, chacune d'elles pouvant porter 3 737 kilogr. sur la poulie inférieure et ayant :

$$m_1 = 3,909, \qquad \frac{M_1}{F_1} = 10,667^* \text{ (table VI, 3e tableau).}$$

Les deux palans travaillant également, la tension de chaque garant sera :

Au maximum $5555 : 2m_1 = 5555 : 7,818 = 711$ kilogr.,
Au minimum $5335 : 2m_2 = 5335 : 19,334 = 275$ kilogr.*;

2° *Effet de la poulie supérieure de l'appareil sur la balancine et les bigues.* — Est composé de l'effet de la force sur la poulie inférieure et de l'effet du garant.

Pt n° 1 $ah = 30° \pm 5°$, $av = 45° \pm 5°$ :

Traction maxima sur la balancine $= 5555 \times 0,90 = 5000$ kilogr.,
Compression maxima sur AD $= 5555 \times 1,51 = 8388$ kilogr.

Pt n° 2 $ah = 9° \begin{smallmatrix} +2° \\ -1° \end{smallmatrix}$, $av = 20° \begin{smallmatrix} +2° \\ -1° \end{smallmatrix}$ :

Compression maxima sur AC $= 8388 \times 0,39 = 3272$ kilogr.,

— $ah = 20° \begin{smallmatrix} +2° \\ -1° \end{smallmatrix}$, $av = 9° \begin{smallmatrix} +2° \\ -1° \end{smallmatrix}$ :

Compression maxima sur AB $= 8388 \times 0,77 = 6459$ kilogr.

Il reste à étudier l'effet des garants; nous examinerons diverses directions de ceux-ci :

1° Si les garants sont dirigés de façon à ce qu'il y en ait un le long de chaque bigue, la tension maxima de chacun, 711 kilogr.,

Digitized by Google

s'ajoute à la compression de la bigue le long de laquelle il se trouve, mais ne produit aucun effet sur la balancine.

Compression maxima sur AC = 3272 + 711 = 3983 kilogr.,
Compression maxima sur AB = 6459 + 711 = 7170 kilogr.;

2° Si les deux garants sont le long de la bigue AC, celle-ci est seule influencée et l'on a :

Compression maxima sur AC = 3272 + 2 × 711 = 4694 kilogr.;

3° Si les deux garants sont dirigés suivant AD, la compression suivant cette ligne sera augmentée, au maximum, de :

$$2 \times 711 = 1422 \text{ kilogr.},$$

ce qui produira un effet maximum de :

$$1422 \times 0{,}39 = 555 \text{ kilogr.}$$

sur AC, et :

$$1422 \times 0{,}77 = 1095 \text{ kilogr.}$$

sur AB. On aura alors :

Compression maxima sur AC = 3272 + 555 = 3827 kilogr.,
Compression maxima sur AB = 6459 + 1095 = 7554 kilogr.;

4° Si les deux garants sont dirigés le long de la balancine, ils n'ont plus d'influence sur les bigues, mais tendent à diminuer la charge de la balancine. Le maximum de traction sur la balancine sera égal à 5 000 kilogr., moins le minimum de traction sur les garants 2 × 275 = 550 kilogr.; ce sera, par conséquent, 4 450 kilogr. Dans certains cas, l'effort des garants pourrait l'emporter sur l'effet des poids.

Si les garants ont une direction quelconque, on décompose leur tension suivant les deux bigues et la balancine, en prenant sur cette dernière l'effet faible et sur les bigues l'effet fort.

*Effets définitifs sur la balancine et sur les bigues.* — Aux efforts trouvés ci-dessus, on ajoute l'effet du poids des espars. Les résultats intéressants peuvent alors être portés dans le tableau qui suit, plus complet qu'il ne sera nécessaire dans la pratique.

Digitized by Google

| DIRECTION DES GARANTS. | LA BALANCINE N'EST PAS UN ESPAR | | |
|---|---|---|---|
| | traction maxima sur la balancine. | compression maxima sur AB. | compression maxima sur AC. |
| Un garant le long de chaque bigue..... | 5000 + 4526 = 9526$^k$ | 7170 + 7446 = 14616$^k$ | 3983 + 3771 = 7754$^k$ |
| Les deux garants le long de AC..... | 5000 + 4526 = 9526 | 6459 + 7446 = 13905 | 4694 + 3771 = 8465 |
| Les deux garants suivant AD..... | 5000 + 4526 = 9526 | 7554 + 7446 = 15000 | 3827 + 3771 = 7598 |
| Les deux garants le long de la balancine..... | 4450 + 4526 = 8976 | 6459 + 7446 = 13905 | 3272 + 3771 = 7043 |

| DIRECTION DES GARANTS. | LA BALANCINE EST UN ESPAR | | |
|---|---|---|---|
| | traction maxima sur la balancine. | compression maxima sur AB. | compression maxima sur AC. |
| Un garant le long de chaque bigue..... | 5000 + 5330 = 10330$^k$ | 7170 + 8768 = 15938$^k$ | 3983 + 4441 = 8424$^k$ |
| Les deux garants le long de AC..... ..... | 5000 + 5330 = 10330 | 6459 + 8768 = 15227 | 4694 + 4441 = 9135 |
| Les deux garants suivant AD..... | 5000 + 5330 = 10330 | 7554 + 8768 = 16322 | 3827 + 4441 = 8268 |
| Les deux garants le long de la balancine..... | 4450 + 5330 = 9780 | 6459 + 8768 = 15227 | 3272 + 4441 = 7713 |

1$^{er}$ CAS (CAS PARTICULIER) : $x = 0$, $y = \mathrm{DE} = 7^m,65$ :

1° *Détermination de l'appareil.* — L'appareil est vertical et porte 5500 kilogr. sur la poulie inférieure; il n'y a plus de retenue. Si l'on prend, ainsi que précédemment, comme appareil, deux drisses de basses vergues, on a :

$$m_1 = 3,909, \qquad \frac{M_1}{F_1} = m_2 + 1 = 10,667^*.$$

et la tension sur chaque garant sera, au maximum :

$$\frac{5500}{2} \times \frac{1}{m_1} = 704 \text{ kilogr.},$$

et au minimum :

$$\frac{5500}{2} \times \frac{1}{m_2} = \frac{2750}{9,667} = 283 \text{ kilogr.}^*;$$

2° *Effet de la poulie supérieure de l'appareil sur la balancine et les bigues.* — La marche est la même que dans le cas général.

Digitized by Google

Pt n° 1 $ah = 20° \pm 5°$, $av = 45° \pm 5°$ :

Traction maxima sur la balancine $= 5500 \times 0{,}66 = 3630$ kilogr.,
Compression maxima sur AD $= 5500 \times 1{,}41 = 7755$ kilogr.;

Pt n° 2 $ah = 9° {+2° \atop -1°}$, $av = 20° {+2° \atop -1°}$ :

Compression maxima sur AC $= 7755 \times 0{,}39 = 3025$ kilogr.,

— $ah = 20° {+2° \atop -1°}$, $av = 9° {+2° \atop -1°}$ :

Compression maxima sur AB $= 7755 \times 0{,}77 = 5972$ kilogr.

S'il y a un garant le long de chaque bigue :

Compression maxima sur AC $= 3025 + 704 = 3729$ kilogr.,
Compression maxima sur AB $= 5972 + 704 = 6676$ kilogr.

Si les deux garants sont le long de la bigue AC :

Compression maxima sur AC $= 3025 + 2 \times 704 = 4433$ kilogr.

Si les deux garants sont dirigés suivant AD, leur tension totale maxima est $2 \times 704 = 1408$ kilogr, et l'effet maximum produit sera :

sur AC $1408 \times 0{,}39 = 550$ kil., sur AB $1408 \times 0{,}77 = 1085$ kil.,

d'où :

Compression maxima sur AC $= 3025 + 550 = 3575$ kilogr.,
Compression maxima sur AB $= 5972 + 1085 = 7057$ kilogr.

Si les deux garants sont dirigés le long de la balancine, leur tension totale minima est :

$$2 \times 283 = 566 \text{ kilogr.},$$

et l'on a :

Traction maxima de la balancine $= 3630 - 566 = 3064$ kilogr.

Si les garants ont une direction quelconque, on décompose leur tension comme dans le cas général.

3° *Effets définitifs sur la balancine et sur les bigues.* — En ajoutant aux nombres ci-dessus l'effet du poids des espars, on dresse le tableau qui suit :

Digitized by Google

| DIRECTION DES GARANTS. | LA BALANCINE N'EST PAS UN ESPAR | | |
|---|---|---|---|
| | traction maxima sur la balancine. | compression maxima sur AB. | compression maxima sur AC. |
| Un garant le long de chaque bigue ..... | 3630 + 4526 = 8156k | 6676 + 7446 = 14122k | 3720 + 3771 = 7500k |
| Les deux garants le long de AC..... | 3630 + 4526 = 8156 | 5972 + 7446 = 13418 | 4433 + 3771 = 8204 |
| Les deux garants suivant AD..... | 3630 + 4526 = 8156 | 7057 + 7446 = 14503 | 3575 + 3771 = 7346 |
| Les deux garants le long de la balancine..... | 3064 + 4526 = 7590 | 5972 + 7446 = 13418 | 3025 + 3771 = 6796 |

| DIRECTION DES GARANTS. | LA BALANCINE EST UN ESPAR | | |
|---|---|---|---|
| | traction maxima sur la balancine. | compression maxima sur AB. | compression maxima sur AC. |
| Un garant le long de chaque bigue ..... | 3630 + 5330 = 8960k | 6676 + 8768 = 15444k | 3729 + 4441 = 8170k |
| Les deux garants le long de AC..... | 3630 + 5330 = 8960 | 5972 + 8768 = 14740 | 4433 + 4441 = 8874 |
| Les deux garants suivant AD ..... | 3630 + 5330 = 8960 | 7057 + 8768 = 15825 | 3575 + 4441 = 8016 |
| Les deux garants le long de la balancine..... | 3064 + 5330 = 8394 | 5972 + 8768 = 14740 | 3025 + 4441 = 7466 |

2e CAS : $x = 0$, $y < 0$ (*fig.* 5 et 6) :

***Données complémentaires :***

$$y = 17^m,74, \qquad D\hat{A}H \text{ (mesuré ou calculé)} = 30°,$$

$$H\hat{A}G = 45° - D\hat{A}H = 15°, \qquad K\hat{H}O \text{ (mesuré)} = 70°,$$

$$A\hat{H}O \text{ (mesuré ou calculé)} = 50°;$$

1° ***Détermination de l'appareil et de la retenue :***

Pt n° 2 $ah = 50° \pm 5°$, $av = 70° \pm 5°$ :

Traction maxima sur la retenue $= 5500 \times 1,07 = 5885$ kilogr.,

— $ah = 70° \pm 5°$, $av = 50° \pm 5°$ :

Traction sur l'appareil. $\begin{cases} \text{maximum} = 5500 \times 1,26 = 6930 \text{ kil.}, \\ \text{minimum} = 5500 \times 0,96 = 5280 \text{ kil.} \end{cases}$

Comme appareil, on pourra encore prendre deux des drisses de basses vergues, pouvant porter au total 7 474 kilogr. sur les poulies inférieures et ayant :

$$m_1 = 3,909, \qquad \frac{M_1}{F_1} = m_2 + 1 = 10,667\ *.$$

Digitized by Google

La tension sur chaque garant aura comme maximum :

$$\frac{6930}{2\,m_1} = 887 \text{ kilogr.},$$

et, comme minimum :

$$5280 : 2m_2 = 2640 : m_2 = 2640 : 9{,}667 = 271 \text{ kilogr.}*.$$

Comme retenue, on pourra employer deux palans de bout de vergue ou d'étai agissant par leur pendeur. (Voir table VI, 4e et 7e tableau).

2° *Effet de la poulie supérieure de l'appareil sur la balancine et les bigues.* — Se compose de l'effet de la traction sur la poulie inférieure et de l'effet du garant.

Pt n° 2 $ah = 30° \pm 5°$, $av = 15° \pm 5°$ :

Compression sur la balancine $\begin{cases} \text{maximum} = 6930 \times 0{,}81 = 5614^k. \\ \text{minimum} = 5280 \times 0{,}60 = 3168^k. \end{cases}$

— $ah = 15° \pm 5°$, $av = 30° \pm 5°$ :

Compression maxima sur AD $= 6930 \times 0{,}50 = 3465$ kilogr.

La compression suivant AD donne une compression sur chaque bigue :

Pt n° 2 $ah = 9° \begin{smallmatrix} +2° \\ -1° \end{smallmatrix}$, $av = 20° \begin{smallmatrix} +2° \\ -1° \end{smallmatrix}$ :

Compression maxima sur AC $= 3465 \times 0{,}39 = 1352$ kilogr.,

— $ah = 20° \begin{smallmatrix} +2° \\ -1° \end{smallmatrix}$, $av = 9° \begin{smallmatrix} +2° \\ -1° \end{smallmatrix}$ :

Compression maxima sur AB $= 3465 \times 0{,}77 = 2668$ kilogr.

Reste l'effet des garants :

S'il y a un garant le long de chaque bigue :

Compression maxima sur AB $= 2668 + 887 = 3555$ kilogr.,
Compression maxima sur AC $= 1352 + 887 = 2239$ kilogr.

Si les deux garants sont le long de la bigue AC :

Compression maxima sur AC $= 1352 + 887 + 887 = 3126$ kilogr.

Si les deux garants sont dirigés suivant AD, leur tension maxima totale est :

$$2 \times 887 = 1774 \text{ kilogr.},$$

Digitized by Google

ce qui donne au maximum :

$$1774 \times 0{,}77 = 1366 \text{ kilogr.}$$

de compression sur AB, et :

$$1774 \times 0{,}39 = 692 \text{ kilogr.}$$

sur AC, d'où :

Compression maxima sur AB = 2668 + 1366 = 4034 kilogr.,
Compression maxima sur AC = 1352 + 692 = 2044 kilogr.

Si les deux garants sont le long de la balancine, leur tension totale sera, au maximum :

$$2 \times 887 = 1774 \text{ kilogr.},$$

et, au minimum :

$$2 \times 271 = 542 \text{ kilogr.}$$

Compression de la balancine. $\begin{cases} \text{maximum} = 5614 + 1774 = 7388 \text{ kilogr.}, \\ \text{minimum} = 3168 + 542 = 3710 \text{ kilogr.} \end{cases}$

Si les garants ont une direction quelconque, on décompose leur tension suivant les deux bigues et la balancine, en prenant la composante maxima sur les bigues, les composantes maxima et minima sur la balancine.

3° *Effets définitifs sur la balancine et sur les bigues.* — La balancine devant vraisemblablement être un espar dans le cas présent, les efforts définitifs seront :

Si les garants sont dans le plan des bigues :

Compression de la balancine. $\begin{cases} \text{maximum} = 5614 - 1847 = +\ 3767 \text{ kil.} \\ \text{minimum} = 3168 - 5330 = -\ 2162 \text{ kil.} \end{cases}$

Le minimum étant négatif, on devra prévoir sur la balancine :

1° Une compression dont le maximum sera 3767 kilogr.,
2° Une traction dont le maximum sera 2162 kilogr.

Si les garants sont dirigés comme la balancine :

Compression de la balancine. $\begin{cases} \text{maximum} = 7388 - 1847 = +\ 5541 \text{ kil.} \\ \text{minimum} = 3710 - 5330 = -\ 1620 \text{ kil.} \end{cases}$

Digitized by Google

Le minimum étant encore négatif, il faudra prévoir sur la balancine :

1° Une compression dont le maximum sera 5541 kilogr.,
2° Une traction dont le maximum sera 1620 kilogr.

Le calcul de la compression sur les bigues ne donne lieu à aucune remarque. Les effets définitifs sont portés dans le tableau suivant :

| DIRECTION DES GARANTS. | TRACTION maxima sur la balancine. | COMPRESSION maxima sur la balancine. | COMPRESSION MAXIMA sur la bigue AB. | COMPRESSION MAXIMA sur la bigue AC. |
|---|---|---|---|---|
| Un garant le long de chaque bigue..... | $2162^k$ | $3767^k$ | $3555 + 8768 = 12323^k$ | $2239 + 4441 = 6680^k$ |
| Les deux garants le long de AC..... | 2162 | 3767 | $2668 + 8768 = 11436$ | $3126 + 4441 = 7567$ |
| Les deux garants le long de AD..... | 2162 | 3767 | $4034 + 8768 = 12802$ | $2044 + 4441 = 6485$ |
| Les deux garants le long de la balancine. | 1620 | 5541 | $2668 + 8768 = 11436$ | $1352 + 4441 = 5793$ |

3e CAS : $x \pm o$. $y > o$ (*fig.* 7).

*Données complémentaires :*

$$x = +15^m,14, \qquad y = +11^m,46,$$

$$\widehat{DAT} \text{ (mesuré ou calculé)} = 30^\circ, \qquad \widehat{TDA} = 70^\circ.$$

D'après la table XII ($ah = 30^\circ$, $av = 70^\circ$, nombre supérieur) :

$$\frac{\sin \widehat{DAT}}{\sin \widehat{TDA}} = 0,53,$$

d'où

$$\operatorname{tg} \widehat{TAH} = \frac{x}{y} \frac{\sin \widehat{DAT}}{\sin \widehat{TDA}} = \frac{15,14}{11,46} \times 0,53 = 0,70,$$

d'où (table XIII avec $\beta = 90^\circ$)

$$\widehat{TAH} = 35^\circ, \qquad \widehat{HAP} = 90^\circ - \widehat{TAH} = 55^\circ,$$

$$\widehat{AHO} \text{ (mesure ou calcul)} = 35^\circ, \qquad \widehat{OHK} \text{ (mesure)} = 70^\circ.$$

1° *Détermination de l'appareil et de la retenue :*

Pt n° 2 $ah = 35^\circ \pm 5^\circ$, $av = 70^\circ \pm 5^\circ$ :

Traction maxima sur la retenue $= 5500 \times 0,71 = 3905$ kilogr.

Digitized by Google

Pt n° 2 $ah = 70° \pm 5°$, $av = 35° \pm 5°$ :

$$\text{Traction sur l'appareil} \begin{cases} \text{maximum} = 5500 \times 1{,}07 = 5885 \text{ kilogr.,} \\ \text{minimum} = 5500 \times 0{,}91 = 5005 \text{ kilogr.} \end{cases}$$

Comme appareil nous pouvons encore prendre deux des drisses de basses vergues, pouvant porter au total 7474 kilogr. sur les poulies inférieures et pour lesquelles

$$m_1 = 3{,}909; \qquad \frac{M_1}{F_1} = 1 + m_1 = 10{,}667.$$

La tension sur chaque garant aura comme maximum

$$5885 : 2m_1 = 753 \text{ kilogr.,}$$

et comme minimum

$$5005 : 2m_1 = 5005 : 19{,}334 = 258 \text{ kilogr.}$$

Comme retenue, on pourra se servir d'une troisième drisse de basse vergue ou des deux caliornes de braguet agissant par leur poulie supérieure (table VI, 2e et 3e tableau).

2° *Effet de la poulie supérieure de l'appareil sur la balancine et les bigues.* — Se compose de l'effet de la traction sur la poulie inférieure et de l'effet du garant. La 1re force doit être remplacée par ses composantes A M et A P.

Pt n° 2 $ah = 55° \pm 5°$, $av = 35° \pm 5°$ :

$$\text{Composante A M} \begin{cases} \text{maximum} = 5885 \times 0{,}88 = 5179 \text{ kilogr.,} \\ \text{minimum} = 5005 \times 0{,}77 = 3853 \text{ kilogr.} \end{cases}$$

— $ah = 35° \pm 5°$, $av = 55° \pm 5°$ :

$$\text{Composante A P} \begin{cases} \text{maximum} = 5885 \times 0{,}65 = 3826 \text{ kilogr.,} \\ \text{minimum} = 5005 \times 0{,}50 = 2502 \text{ kilogr.} \end{cases}$$

Examinons tout d'abord l'effet de la force A M qui nous ramène au 1er cas.

Pt n° 1 $ah = 30° \pm 5°$, $av = 45° \pm 5°$ :

$$\text{Traction maxima sur la balancine} = 5179 \times 0{,}90 = 4662 \text{ kilogr.,}$$

$$\text{Compression suivant AD} \begin{cases} \text{maximum} = 5179 \times 1{,}51 = 7821 \text{ kil.,} \\ \text{minimum} = 3853 \times 1{,}26 = 4854 \text{ kil.} \end{cases}$$

Digitized by Google

Pt n° 2 $ah = 9^\circ \begin{smallmatrix} +2^\circ \\ -1^\circ \end{smallmatrix}$, $av = 20^\circ \begin{smallmatrix} +2^\circ \\ -1^\circ \end{smallmatrix}$ :

Compression maxima de la bigue AC = 7821 × 0,39 = 3051 kil.,

— $ah = 20^\circ \begin{smallmatrix} +2^\circ \\ -1^\circ \end{smallmatrix}$, $av = 9^\circ \begin{smallmatrix} +2^\circ \\ -1^\circ \end{smallmatrix}$ :

Compression de la bigue AB $\begin{cases} \text{maximum} = 7821 \times 0{,}77 = 6023^k, \\ \text{minimum} = 4854 \times 0{,}66 = 3203^k. \end{cases}$

Examinons maintenant l'effet de la force A P.

Pt n° 1 $ah = 70^\circ \begin{smallmatrix} +1^\circ \\ -2^\circ \end{smallmatrix}$, $av = 29^\circ \begin{smallmatrix} +4^\circ \\ -2^\circ \end{smallmatrix}$ :

Traction sur AB $\begin{cases} \text{maximum} = 3826 \times 2{,}10 = 8035 \text{ kilogr.}, \\ \text{minimum} = 2502 \times 1{,}70 = 4253 \text{ kilogr.}, \end{cases}$

Compression maxima sur AC = 3826 × 2,22 = 8494 kilogr.

Reste l'effet des garants que nous combinerons avec les effets des forces A M et A P.

S'il y a un garant le long de chaque bigue :

Compression maxima sur AC = 3051 + 8494 + 753 = 12298 kilogr.,

Sur la bigue AB :

Traction maxima = 8035 — 3203 — 258 = 4574 kilogr.,

Compression maxima = — traction minima = 6023 + 753 — 4253 = 2523$^k$.

Si les deux garants sont le long de A C :

Compression maxima sur AC = 3051 + 8494 + 2 × 753 = 13051 kilogr.,

Sur la bigue AB :

Maximum de traction = 8035 — 3203 = 4832 kilogr.,

Compression maxima = — traction minima = 6023 — 4253 = 1770 kil.

Si les deux garants sont dirigés suivant A D, leur tension totale sera au maximum

2 × 753 = 1506 kilogr.

et au minimum

2 × 258 = 516 kilogr.,

ce qui donnera les effets suivants sur les bigues :

Compression sur AB $\begin{cases} \text{maximum} = 1506 \times 0{,}77 = 1160 \text{ kil.}, \\ \text{minimum} = 516 \times 0{,}66 = 340 \text{ kil.} \end{cases}$

Compression maxima sur AC = 1506 × 0,39 = 588 kil.

Digitized by Google

et, en ajoutant les effets des forces A M et A P :

Compression maxima sur AC = 3051 + 8494 + 588 = 12143 kilogr.,

Sur la bigue AB :

Traction maxima = 8035 — 3203 — 340 = 4492 kilogr.,

Compression maxima = — traction minima = 6023 + 1160 — 4253 = 2930$^{k}$

Si les deux garants sont le long de la balancine, la tension de celle-ci est diminuée de la tension totale des deux garants, qui est 516 kilogr. au minimum :

Traction maxima de la balancine = 4662 — 516 = 4146 kilogr.,

Sur la bigue AB :

Traction maxima = 8035 — 3203 = 4832 kilogr.

Compression maxima = — traction minima = 6023 — 4253 = 1770 kilogr.

Si les garants ont une direction quelconque, on décompose leur tension suivant les deux bigues en calculant le maximum seulement pour la bigue A C située du côté du poids, le maximum et le minimum pour la bigue A B et la balancine.

Si la coordonnée $x$ était négative, c'est la bigue A C qui serait soumise à une traction ; la modification à apporter aux calculs serait si simple qu'il nous paraît inutile de l'indiquer.

3° *Effets définitifs sur la balancine et les bigues.* — On combine les résultats ci-dessus avec l'effet du poids des bigues ; pour la traction sur la bigue AB, on doit retrancher l'effet faible du poids ; pour les autres éléments, on doit ajouter l'effet fort.

Nous ne faisons pas entrer en ligne de compte dans le tableau l'effet de la partie du poids de la bigue A B appliquée au pied B ; cet effet doit être retranché de la traction sur la bigue AB ; on en tiendra compte dans la troisième partie du calcul-type.

Digitized by Google

| DIRECTION DES GARANTS. | LA BALANCINE N'EST PAS UN ESPAR. | | | |
|---|---|---|---|---|
| | traction maxima sur la balancine. | compression maxima sur AC. | traction maxima sur AB. | compression maxima sur AB. |
| | k | k | k | k |
| Un le long de chaque bigue..... | 4662 + 4526 = 9188 | 12298 + 3771 = 16069 | 4574 — 3929 = 645 | 2523 + 7446 = 9969 |
| Les deux le long de AC..... | 4662 + 4526 = 9188 | 13051 + 3771 = 16822 | 4832 — 3929 = 903 | 1770 + 7446 = 9216 |
| Les deux suivant AD. | 4662 + 4526 = 9188 | 12143 + 3771 = 15914 | 4492 — 3929 = 563 | 2930 + 7446 = 10376 |
| Les deux le long de la balancine..... | 4146 + 4526 = 8672 | 11545 + 3771 = 15316 | 4832 — 3929 = 903 | 1770 + 7446 = 9216 |

| DIRECTION DES GARANTS. | LA BALANCINE EST UN ESPAR. | | | |
|---|---|---|---|---|
| | traction maxima sur la balancine. | compression maxima sur AC. | traction maxima sur AB. | compression maxima sur AB. |
| | k | k | k | k |
| Un le long de chaque bigue..... | 4662 + 5330 = 9992 | 12298 + 4441 = 16739 | 4574 — 4229 = 345 | 2523 + 8768 = 11291 |
| Les deux le long de AC..... | 4662 + 5330 = 9992 | 13051 + 4441 = 17492 | 4832 — 4229 = 603 | 1770 + 8768 = 10538 |
| Les deux suivant AD. | 4662 + 5330 = 9992 | 12143 + 4441 = 16584 | 4492 — 4229 = 263 | 2930 + 8768 = 11698 |
| Les deux le long de la balancine..... | 4146 + 5330 = 9476 | 11545 + 4441 = 15986 | 4832 — 4229 = 603 | 1770 + 8768 = 10538 |

4e CAS : $x \pm o$, $y < o$ (*fig.* 8).

***Données complémentaires :***

$$x = +13^m,65, \qquad y = -13^m,50,$$

$$\widehat{DAT} \text{ (mesure ou calcul)} = 28^\circ, \qquad \widehat{TDA} = 110^\circ.$$

Table XII ($ah = 25^\circ$, $av = 110^\circ$ nombre supérieur) :

$$\frac{\sin \widehat{DAT}}{\sin \widehat{TDA}} = 0,45,$$

$$\operatorname{tg} \widehat{TAH} = \frac{x}{y} \frac{\sin \widehat{DAT}}{\sin \widehat{TDA}} = \frac{13,65}{13,50} \times 0,45 = 0,455,$$

d'où (table XIII avec $\beta = 90^\circ$) :

$$\widehat{TAH} = 24^\circ,5, \text{ soit } 25^\circ, \qquad \widehat{HAP} = 90^\circ - \widehat{TAH} = 65^\circ,$$

$$\widehat{AHO} \text{ (mesure ou calcul)} = 50^\circ, \qquad OHK \text{ (mesuré)} = 70^\circ.$$

1° ***Détermination de l'appareil et de la retenue :***

Pt n° 2 $ah = 50^\circ \pm 5^\circ$, $av = 70^\circ \pm 5^\circ$ :

Traction maxima sur la retenue $= 5500 \times 1,07 = 5885$ kilogr.,



Digitized by Google

Pt n° 2 $ah = 70° \pm 5°$, $av = 50° \pm 5°$ :

$$\text{Traction sur l'appareil} \begin{cases} \text{maximum} = 5500 \times 1{,}26 = 6930 \text{ kil.}, \\ \text{minimum} = 5500 \times 0{,}96 = 5280 \text{ kil.} \end{cases}$$

Comme appareil, on pourra encore prendre deux des drisses de basses vergues pouvant porter au total 7 474 kilogr. sur les poulies inférieures et pour lesquelles :

$$m_1 = 3{,}909, \qquad \frac{M_1}{F_1} = m_2 + 1 = 10{,}667.$$

La tension sur chaque garant aura comme maximum :

$$6930 : 2m_1 = 887 \text{ kilogr.},$$

et comme minimum :

$$5280 : 2m_2 = 271 \text{ kilogr.}$$

Comme retenue, on pourra employer deux palans de bout de vergue ou d'étai agissant par leur pendeur (voir table VI, 4e et 7e tableau).

2° *Effet de la poulie supérieure de l'appareil sur la balancine et les bigues.* — Se compose de l'effet de la traction sur la poulie inférieure et de l'effet du garant. La première force doit être remplacée par ses composantes AM et AP :

Pt n° 2 $ah = 65° \pm 5°$, $av = 25° \pm 5°$ :

$$\text{Composante AM} \begin{cases} \text{maximum} = 6930 \times 0{,}95 = 6584 \text{ kilogr.}, \\ \text{minimum} = 5280 \times 0{,}87 = 4593 \text{ kilogr.} \end{cases}$$

— $ah = 25° \pm 5°$, $av = 65° \pm 5°$ :

$$\text{Composante AP} \begin{cases} \text{maximum} = 6930 \times 0{,}51 = 3535 \text{ kilogr.}, \\ \text{minimum} = 5280 \times 0{,}34 = 1795 \text{ kilogr.} \end{cases}$$

Examinons tout d'abord l'effet de la force AM, qui nous ramène au 2e cas.

Pt n° 2 $ah = 25° \pm 5°$, $av = 20° \pm 5°$ :

$$\text{Compression sur la balancine} \begin{cases} \text{maximum} = 6584 \times 0{,}71 = 4675^k, \\ \text{minimum} = 4593 \times 0{,}50 = 2296^k. \end{cases}$$

— $ah = 20° \pm 5°$, $av = 25° \pm 5°$ :

$$\text{Compression suivant AD} \begin{cases} \text{maximum} = 6584 \times 0{,}60 = 3951^k, \\ \text{minimum} = 4593 \times 0{,}37 = 1699^k. \end{cases}$$

Digitized by Google

Pt n° 2 $ah = 9^\circ \begin{smallmatrix} +2^\circ \\ -1^\circ \end{smallmatrix}$, $av = 20^\circ \begin{smallmatrix} +2^\circ \\ -1^\circ \end{smallmatrix}$ :

Compression maxima de la bigue AC = 3951 × 0,39 = 1541 kil.

— $ah = 20^\circ \begin{smallmatrix} +2^\circ \\ -1^\circ \end{smallmatrix}$, $av = 9^\circ \begin{smallmatrix} +2^\circ \\ -1^\circ \end{smallmatrix}$ :

Compression de la bigue AB $\begin{cases} \text{maximum} = 3951 \times 0{,}77 = 3043^k, \\ \text{minimum} = 1699 \times 0{,}66 = 1121^k. \end{cases}$

Examinons maintenant l'effet de la force A P :

Pt n° 1 $ah = 70^\circ \begin{smallmatrix} +1^\circ \\ -2^\circ \end{smallmatrix}$, $av = 29^\circ \begin{smallmatrix} +4^\circ \\ -2^\circ \end{smallmatrix}$ :

Traction sur AB $\begin{cases} \text{maximum} = 3535 \times 2{,}10 = 7424 \text{ kilogr.}, \\ \text{minimum} = 1795 \times 1{,}70 = 3051 \text{ kilogr.} \end{cases}$

Compression maxima sur AC = 3535 × 2,22 = 7848 kilogr.

Reste l'effet des garants que nous combinerons avec les effets des forces A M et A P.

S'il y a un garant le long de chaque bigue :

Compression maxima sur AC = 1541 + 7848 + 887 = 10276 kilogr.

Sur la bigue AB :

Traction maxima = 7424 — 1121 — 271 = 6032 kilogr.,

Compression maxima = — traction minima = 3043 + 887 — 3051 = $879^k$.

Si les deux garants sont le long de A C :

Compression maxima sur AC = 1541 + 7848 + 2 × 887 = 11163 kilogr.

Sur la bigue AB :

Traction maxima = 7424 — 1121 = 6303 kilogr.

Traction minima = 3051 — 3043 = 8 kilogr.

Si les deux garants sont dirigés suivant A D, leur tension totale sera au maximum :

887 × 2 = 1774 kilogr.,

et au minimum :

2 × 271 = 542 kilogr.

Cette tension produira sur les bigues les effets suivants :

Sur AC : Compression maxima = 1774 × 0.39 = 692 kilogr.

Sur AB : Compression $\begin{cases} \text{maximum} = 1774 \times 0{,}77 = 1366 \text{ kilogr.}, \\ \text{minimum} = 542 \times 0{,}66 = 357 \text{ kilogr.} \end{cases}$

Digitized by Google

et, en ajoutant les effets des forces A M et A P :

Compression maxima sur AC = 1541 + 7848 + 692 = 10081 kilogr.,
Sur la bigue AB :
Traction maxima = 7424 — 1121 — 357 = 5946,
Compression maxima = — traction minima = 3043 — 3051 + 1366 = 1358$^{k}$.

Si les deux garants sont le long de la balancine, celle-ci est influencée par leur tension totale, qui est au maximum 1774 kilogr. et au minimum 542 kilogr.

Compression de la balancine { maximum = 4675 + 1774 = 6449 kilogr.
minimum = 2296 + 542 = 2838 kilogr.

Compression maxima sur AC = 1541 + 7848 = 9389 kilogr.
Sur la bigue AB :
Traction maxima = 7424 — 1121 = 6303 kilogr.,
Traction minima = 3051 — 3043 = 8 kilogr.

Si les garants ont une direction quelconque, on décompose leur tension suivant les deux bigues et la balancine, en calculant l'effet maximum seulement pour la bigue AC située du côté du poids, les effets maximum et minimum pour la bigue AB et la balancine.

Si la coordonnée $x$ était négative, c'est la bigue AC qui serait soumise à une traction ; la modification à apporter aux calculs serait si simple qu'il nous paraît inutile de l'indiquer.

3° *Effets définitifs sur la balancine et les bigues.* — On combine les résultats ci-dessus avec l'effet du poids des bigues et de l'espar balancine. Pour la traction sur AB et la compression de la balancine, on doit retrancher l'effet faible du poids : pour les autres éléments, on doit ajouter l'effet fort. Nous ne faisons pas entrer en ligne de compte dans le tableau l'effet de la partie du poids de la bigue AB appliquée au pied B ; cet effet doit être retranché de la traction sur la bigue AB ; on en tiendra compte dans la troisième partie du calcul-type.

Digitized by Google

| DIRECTION DES GARANTS. | COMPRESSION maxima de l'espar balancine. | TRACTION MAXIMA de la balancine. | COMPRESSION MAXIMA de la bigue AC. | TRACTION MAXIMA de la bigue AB. | COMPRESSION MAXIMA de la bigue AB. |
|---|---|---|---|---|---|
| | k | k | k | k | k |
| Un le long de chaque bigue..... | 4675—1847=2828 | 5330—2296=3034 | 10276+4441=14717 | 6032—4229=1803 | 8768+ 879= 9617 |
| Les deux le long de AC..... | 4675—1847=2828 | 5330—2296=3034 | 11163+4441=15604 | 6303—4229=2074 | 8768— 8= 8760 |
| Les deux dirigés suivant AD..... | 4675—1847=2828 | 5330—2296=3034 | 10081+4441=14522 | 5946—4229=1717 | 8768+1358=10126 |
| Les deux le long de la balancine..... | 6449—1847=4602 | 5330—2838=2492 | 9389+4441=13830 | 6303—4229=2074 | 8768— 8= 8760 |

## TROISIÈME PARTIE.

1° *Maximum des efforts sur la balancine et les bigues pendant la durée de la manœuvre.* — Après avoir fait, dans la 2e partie, les calculs relatifs aux diverses positions du poids à déplacer, en supposant dans chacun d'eux l'emploi du même appareil, il reste à comparer les résultats et à en déduire les divers éléments encore inconnus, forces de glissement, d'écartement des pieds, etc.

Supposons que l'on veuille faire passer le poids de 5 500 kilogr. successivement par les cinq positions que nous avons examinées ; la balancine devra être un espar ; les efforts les plus grands qui pourront se produire pendant la durée de l'opération seront, en ne tenant encore pas compte de la composante du poids de la bigue AB appliquée à son pied :

| DIRECTION DES GARANTS. | COMPRESSION maxima de l'espar balancine. | TRACTION maxima de la balancine. | COMPRESSION maxima de la bigue AC. | TRACTION maxima de la bigue AB. | COMPRESSION maxima de la bigue AB. |
|---|---|---|---|---|---|
| Un le long de chaque bigue..... | 3767k | 10330k | 16739k | 1803k | 15938k |
| Les deux le long de AC..... | 3767 | 10330 | 17492 | 2074 | 15227 |
| Les deux dirigés suivant AD..... | 3767 | 10330 | 16584 | 1717 | 16322 |
| Les deux le long de la balancine..... | 5541 | 9780 | 15986 | 2074 | 15227 |

Nous pouvons maintenant choisir la direction la plus favorable pour les garants, si elle n'est pas imposée par les circonstances. Supposons que les deux garants longent la balancine (dernière ligne du tableau).

2° *Vérification de la résistance des bigues et de l'espar servant de balancine.* — Le maximum de compression sur la bigue AC est

Digitized by Google

15 986 kilogr. Prenons comme base de comparaison le cylindre de même longueur utile que la bigue et ayant pour diamètre celui de la vergue au milieu de la partie utile, soit $0^m,56$. La résistance de ce cylindre à la compression est (tables IX et X) :

$$2463 \times 3,3 = 8128 \text{ kilogr.}$$

Si l'on était certain que la résistance de la vergue soit aussi grande que celle de ce cylindre, la vergue pourrait à la rigueur suffire, si elle était en bon état, car 15 986 est bien inférieur à :

$$8128 \times 3 = 24384 \text{ kilogr.}$$

Dans l'incertitude où l'on se trouve, il sera prudent de jumeler la vergue dans les parties de plus faible diamètre de façon à empêcher la flexion qui faciliterait la rupture.

Pour la bigue AB, le diamètre au milieu de la partie utile est $0^m,50$. Le cylindre de ce diamètre et de longueur utile $22^m,80$ a comme résistance pratique :

$$1964 \times 2,95 = 5794 \text{ kilogr.}$$

La compression maxima sur cette bigue étant 15 227 kilogr., inférieure à :

$$3 \times 5794 = 17382 \text{ kilogr.}$$

il est possible que la vergue suffise sans dispositif supplémentaire ; mais, pour assurer la sécurité, on devra augmenter sa résistance en la jumelant sur toute sa longueur. La traction de 2 074 kilogr. sur cette bigue est insignifiante par rapport à la résistance à la traction de la bigue.

L'espar balancine a une longueur utile de $14^m,50$, au milieu de laquelle le diamètre est $0^m,42$. Le cylindre, de diamètre $0^m,42$ et de longueur $14^m,50$, a comme résistance pratique :

$$5 \times 1385 = 6925 \text{ kilogr.}$$

La balancine ayant à supporter une compression qui ne dépasse pas 5 541 kilogr. le mât de hune paraît grandement suffisant. Le diamètre au bout de la partie utile étant environ $0^m,32$, la résistance à la traction de ce mât est :

$$88 \times 804 = 70752 \text{ kilogr.}$$

Digitized by Google

Si le mât doit travailler par traction l'effort maximum qu'il supportera sera 9 780 kilogr., c'est-à-dire bien au-dessous de la résistance à la traction.

3° *Détermination de la balancine.* — Il sera généralement avantageux de ne faire travailler l'espar balancine que par compression et de faire supporter l'effort de traction par une autre balancine formée de filins, chaînes ou palans et pouvant résister à la traction maxima de 9 780 kilogr.

Si les balancines sont fixées au sol, les calculs qui leur sont relatifs s'arrêtent ici. Si elles s'appuient sur un mât vertical, il restera de nouveaux éléments à déterminer : la traction sur la balancine donnera lieu à une compression du mât vertical et à une traction sur un hauban situé du côté opposé aux bigues, éléments qui seront calculés comme dans le cas d'un mât de charge (7e phase) ; la compression sur l'espar balancine sera combattue par l'un des deux procédés suivants : 1° ou bien cet espar sera installé comme une vergue en bataille avec palan de support et palan de pied et le calcul des efforts sur ces palans et sur le mât vertical sera fait comme pour une vergue en bataille ; 2° ou bien la compression sera étalée directement par un palan de roulis dirigé comme l'espar balancine et prenant appui sur le mât vertical, avec hauban destiné à tenir celui-ci du côté des bigues et palan destiné à supporter l'effort vertical maximum de 1829 kilogr. dû au poids de l'espar balancine ; la compression sur le mât vertical et la traction du hauban seront déterminées comme dans le calcul-type du mât de charge (6e phase).

4° *Détermination de la force d'écartement des pieds.* — La compression maxima est 15 986 kilogr. sur AC et 15 227 kilogr. sur AB. Les angles de ces bigues avec la ligne AD sont :

$$20^\circ \begin{matrix} +2^\circ \\ -1^\circ \end{matrix} \quad \text{et} \quad 9^\circ \begin{matrix} +2^\circ \\ -1^\circ \end{matrix}.$$

La force maxima d'écartement sera par suite :

Au pied de la bigue AC :

$$15986 \times \sin 22^\circ = 15986 \times 0{,}375 = 5995 \text{ kilogr.},$$

Au pied de la bigue AB :

$$15227 \times \sin 11^\circ = 15227 \times 0{,}19 = 2893 \text{ kilogr.}$$

Digitized by Google

Ces efforts devront être combattus par des palans ou filins si les savates ne sont pas solidement fixées au sol et si les pieds des bigues ne sont pas bien maintenus sur les savates.

5° *Détermination de la force de glissement de chaque pied.* — La compression maxima est 15 986 kilogr. sur AC et 15 227 kilogr. sur AB. La table XVI nous donne :

$$ah = 20° \pm 5°, \quad av = 20° \begin{matrix} + 2° \\ - 1° \end{matrix} :$$

Force maxima pour le pied de la bigue AC = 15986 × 0,40 = 6395 kilogr.

$$ah = 20° \pm 5°, \quad av = 9° \begin{matrix} + 2° \\ - 1° \end{matrix} :$$

Force maxima pour le pied de la bigue AB = 15227 × 0,42 = 6396 kilogr.

Ces efforts devront être combattus par des palans ou filins, si les savates ne sont pas solidement fixées au sol et les pieds des bigues ne sont pas bien maintenus sur les savates.

6° *Détermination de la compression verticale sur le sol à chaque pied.* — La compression maxima est 15 986 kilogr. sur AC et 15 227 kilogr. sur AB. La table XVII nous donne :

$$ah = 20° \pm 5°, \quad av = 20° \begin{matrix} + 2° \\ - 1° \end{matrix} :$$

Force maxima pour la bigue AC = 15986 × 0,91 = 14548 kilogr.

$$ah = 20° \pm 5°, \quad av = 9° \begin{matrix} + 2° \\ - 1° \end{matrix} :$$

Pour la bigue AB $\begin{cases} \text{force maxima} = 15227 \times 0{,}95 = 14466 \text{ kilogr.,} \\ \text{nombre minimum de la table} = 0{,}88. \end{cases}$

A ces efforts, il faut ajouter l'effet fort du poids des bigues à leur pied, ce qui donne :

Compression maxima sur le sol au pied de la bigue AC :
14548 + 2925 = 17473 kilogr.
Compression maxima sur le sol au pied de la bigue AB :
14466 + 1885 = 16351 kilogr.

Le sol devra être consolidé en vue de ces efforts; si c'est un pont de navire, on le soutiendra par des épontilles prenant appui sur le pont cuirassé, partie du bâtiment qui offre la plus grande résis-

Digitized by Google

tance à la compression. Les tables X et XI permettront de déterminer le nombre et la grosseur des épontilles nécessaires.

7° *Détermination du palan destiné à empêcher le chavirement des bigues.* — La traction sur la bigue AB, dont le maximum est 2074 kilogr., tend à chavirer les bigues, mais elle est diminuée par l'effet de la portion du poids de la bigue AB appliquée à son pied. Si l'on décompose cette portion $p$ du poids en deux forces, l'une suivant la bigue, l'autre perpendiculaire à la bigue, la première de ces forces sera $p \cos \alpha \cos \beta$, expression qui sera donnée par la table XVII avec les mêmes arguments que pour le calcul de la compression verticale sur le sol, mais en adoptant cette fois la solution minima que nous avons notée précédemment et qui est 0,88. La traction sur la bigue AB se trouve diminuée de ce fait d'une quantité qui est au minimum :

$$1220 \times 0{,}88 = 1073 \text{ kilogr.};$$

elle n'est donc plus au maximum que de :

$$2074 - 1073 = 1001 \text{ kilogr.},$$

et pourra être combattue au moyen d'un simple palan à croc dont la poulie supérieure sera frappée sur la bigue et la poulie inférieure sur le sol.

**III. Application. — Étude de l'installation employée en décembre 1898, pour débarquer la grosse artillerie du cuirassé de croisière le « Bayard ».** — Nous croyons utile de donner ici le détail d'une manœuvre de force qui est peut-être la plus importante qu'un navire de l'État ait exécutée par ses propres moyens, depuis la disparition des vaisseaux à voiles. Ce sera pour nous l'occasion de comparer la méthode que nous venons d'enseigner à celle que l'on employait autrefois. Il nous faudra dévoiler quelques imperfections de l'installation utilisée en cette circonstance, mais ce n'est point par esprit de critique, puisque, comme officier de manœuvre du *Bayard*, nous avons pris notre part de responsabilité dans cette opération.

Les défauts que nous signalerons sont dus à l'impuissance de la méthode de calcul employée et non au manque de soin de ceux qui

Digitized by Google

ont conçu et dirigé la manœuvre; il y a au contraire un plus grand mérite à réussir avec les moyens primitifs d'autrefois qu'avec l'outil perfectionné que nous voulons mettre entre les mains de nos collègues de la marine.

Le *Bayard* fut désarmé en décembre 1898, et ses canons de 240 M.1870 mis à terre avec leurs plates-formes pour la création d'une batterie à Hongay (baie d'Along, Tonkin), où il n'existait point de ponton-mâture. A Saïgon, on avait mis sur le pont les quatre pièces et leurs plates-formes, de telle sorte qu'il n'y eut plus, en baie d'Along, qu'à installer des bigues, traîner chaque poids en abord, le soulager, puis, en choquant des retenues, à l'amener dans un chaland, à l'aplomb de la croisée des bigues.

Le *Bayard* arriva à Hongay le 12 décembre; il fallut un travail considérable pour enlever des barres de théorie, des morceaux de pavois et de glacis et confectionner les savates et boucles de retour pour garants de caliornes; dans la matinée du 21, les bigues furent mâtées; le 22, à 10 heures du matin, la consolidation était terminée; le 24 au soir, les huit gros poids étaient débarqués.

### α) Application de la nouvelle méthode à cette installation.

#### PREMIÈRE PARTIE.

1° *Données.* — Pour faciliter la comparaison avec la méthode de calcul réellement employée, nous prenons les données du plan primitif: on leur a fait subir dans l'exécution de légères modifications qui n'ont pas modifié bien sensiblement les résultats. On prit comme bigues les deux mâts de hune qui étaient égaux et tous les deux du jeu n° 7 : longueur totale $17^m,86$, longueur utile 16 mètres, diamètre au fort $0^m,475$, diamètre au bout $0^m,285$. La distance des pieds était fixée à $6^m,60$. La croisée des bigues était reliée au grand mât par la vergue de misaine, du jeu n° 6, ayant comme longueur totale $26^m,59$, son milieu étant placé dans l'axe du bâtiment et par conséquent aussi en regard de l'axe du bas mât.

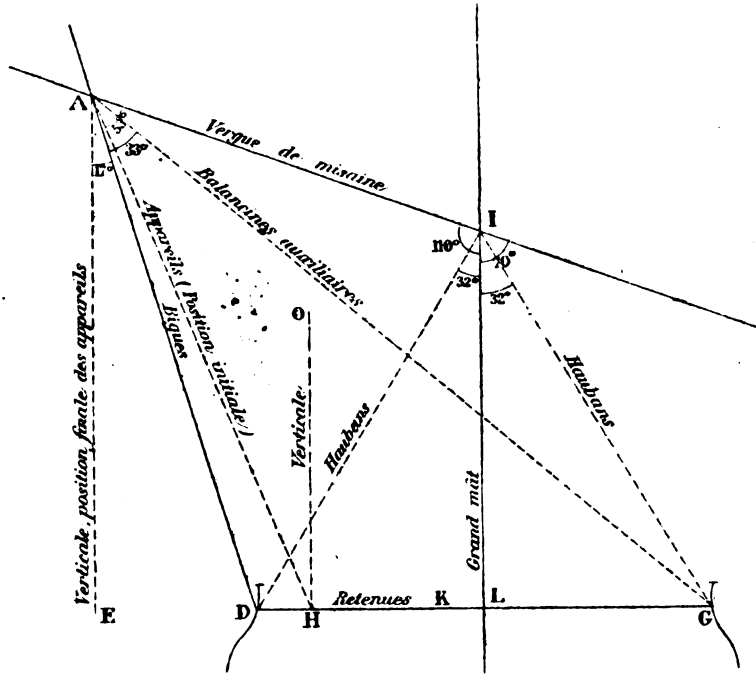
D'après le plan annexé au dossier fourni par l'arsenal de Saïgon, les angles devaient être ceux inscrits sur la figure. Le poids moyen d'une plate-forme était 14 500 kilogr., celui d'une pièce 15 500 kilogr.

Digitized by Google

La position initiale du poids était à peu près en H, point pour lequel on avait

$$\widehat{DAH} = 5^\circ, \qquad \widehat{AHO} = 22^\circ, \qquad \widehat{OHK} = 90^\circ,$$

le bâtiment étant supposé droit.




Dans le cas où l'on préférerait ne pas faire travailler la vergue de misaine par traction, mais employer des balancines AG, on aurait à se servir de l'angle $\widehat{DAG}$ dont la valeur, mesurée sur le plan, est 33°.

Les palans importants que l'on avait à sa disposition étaient :

1° Quatre grands palans de bout de vergue et d'étai de la 1re catégorie, dont la force sur la poulie supérieure est 4 341 kilogr. et sur la poulie inférieure, 3 204 kilogr. ;

2° Deux caliornes de bas mât, pour la 5e catégorie, dont la force sur la poulie supérieure est 3 653 kilogr. (pantoire de 220) ;

3° Deux caliornes de braguet, pour la 3e catégorie, dont la force sur la poulie supérieure est 3 014 kilogr. ;

Digitized by Google

4° Quatre drisses de basses vergues, pour la 5e catégorie, dont deux indisponibles par suite de l'emploi de leurs garants pour la confection de deux caliornes de retenue; la force sur la poulie supérieure est 3 653 kilogr.;

5° Deux petits palans d'étai et deux petits palans de bout de vergue, pour la 3e catégorie, pantoire de 150, ayant la force de cette pantoire, 1777 kilogr.;

6° Deux caliornes de retenue formées de poulies triples du rapport 7 et de 34c de largeur et des garants de 100, pris à deux des drisses de basses vergues. D'après la méthode indiquée pour les palans de fortune (chapitre III, § VIII), la force pratique de chacune de ces caliornes est 4 046 kilogr. pour la poulie supérieure. Les poulies furent fournies par l'arsenal de Saïgon;

7° Deux caliornes devant servir d'appareil et formées de poulies triples du rapport 7, pour capons, et de garants de 135, le tout fourni par l'arsenal de Saïgon. Les poulies supérieures étaient de 40; les poulies inférieures, de 37. Par les calculs indiqués au § VIII, du chapitre III, on trouve :

$$M_1 = 4,573, \qquad m_1 = 3,573, \qquad F_1 = 0,384.$$

La force maxima pratique de ces caliornes était bien au-dessous de l'effort qu'elles devaient supporter, mais les poulies avaient été renforcées, les garants étaient neufs et, à l'épreuve, chaque caliorne avait pu porter, sans fatigue apparente, dix tonnes sur la poulie inférieure. Pour renforcer les poulies, on avait remplacé les estropes en fer forgé par des estropes en fil d'acier avec crocs indépendants, ce qui supprimait l'inconvénient de la faiblesse des ferrures; des plaques de tôle furent interposées entre le réa du milieu et les cloisons : les essieux étant ainsi mieux soutenus, il devenait inutile de les changer et l'on évitait de diminuer le rendement par une augmentation du diamètre de ces essieux.

Il y avait un garant de caliorne le long de chaque bigue, avec chape de guinderesse comme retour.

La table XIV avec $\frac{16,00}{6,60} = 2,424$ comme argument vertical et 0,00 comme argument horizontal, nous donne :

Angle de chaque bigue avec la perpendiculaire $AD = \alpha = \beta = 11°,9$, soit 12°.

Digitized by Google

Si nous admettons la possibilité d'une erreur sur cet angle, cette erreur sera vraisemblablement positive, à cause de l'affaissement de la portugaise ; nous prendrons donc

$$12^\circ \begin{matrix} +1^\circ \\ -0^\circ \end{matrix}.$$

Lorsque nous voudrons apprécier les erreurs sur les autres angles donnés, nous devrons remarquer que le déplacement des poids produit un changement d'inclinaison du navire, modifiant les angles $D\hat{A}E$, $A\hat{H}O$, $O\hat{H}G$, dont un côté doit être vertical. L'inclinaison maxima sera produite lorsque, le bâtiment étant droit, on fera passer une pièce d'un point voisin de G au point H, puis de H en E. Le déplacement jusqu'en H sera environ $10^m,8$; celui jusqu'en E, environ $17^m,1$.

L'inclinaison maxima sera alors, pour la position H, donnée par la formule

$$\operatorname{tg} \theta = \frac{15,5 \times 10,8}{P(\rho - a)};$$

$P(\rho - a)$ est, d'après le devis d'armement, 6,600 environ, quand le bâtiment est lège, et par suite, on a

$$\operatorname{tg} \theta = 0,0254, \qquad \text{d'où :} \qquad \theta = 1^\circ,5.$$

Pour la position E, on a de même

$$\operatorname{tg} \theta' = \frac{15,5 \times 17,1}{6600} = 0,0401, \qquad \text{d'où :} \qquad \theta' = 2^\circ,5.$$

Donc, rien que par le fait de l'inclinaison, l'angle $D\hat{A}E$ peut être augmenté de $2^\circ,5$, ce qui fera $19^\circ,5$; l'angle $A\hat{H}O$ peut être augmenté de $1^\circ,5$, ce qui fera $23^\circ,5$, et l'angle $O\hat{H}K$ pourra être diminué de $1^\circ,5$, ce qui fera $88^\circ,5$. Si nous supposons des erreurs dues à d'autres causes, nous admettrons définitivement comme valeur des angles :

$$D\hat{A}E = 17^\circ \begin{matrix} +4^\circ \\ -1^\circ \end{matrix}, \quad D\hat{A}H = 5^\circ \begin{matrix} +3^\circ \\ -2^\circ \end{matrix}, \quad A\hat{H}O = 22^\circ \begin{matrix} +4^\circ \\ -3^\circ \end{matrix},$$

$$O\hat{H}K = 90^\circ \begin{matrix} +4^\circ \\ -2^\circ \end{matrix}, \quad \alpha = \beta = 12^\circ \begin{matrix} +1^\circ \\ -0^\circ \end{matrix}, \quad D\hat{A}I = 53^\circ \begin{matrix} +2^\circ \\ -2^\circ \end{matrix},$$

$$H\hat{A}I = 48^\circ \begin{matrix} +4^\circ \\ -5^\circ \end{matrix}, \qquad D\hat{A}G = 33^\circ \begin{matrix} +2^\circ \\ -2^\circ \end{matrix};$$

Digitized by Google

Angles de la vergue avec le bas mât : $110^\circ \begin{smallmatrix}+2^\circ\\-2^\circ\end{smallmatrix}$ et $70^\circ \begin{smallmatrix}+2^\circ\\-2^\circ\end{smallmatrix}$;

Angles des haubans avec le bas mât : $32^\circ \begin{smallmatrix}+2^\circ\\-2^\circ\end{smallmatrix}$.

2° *Effet du poids des espars sur la balancine et les bigues.* — Le poids de la vergue de misaine n'influe pas à la croisée des bigues, le centre de gravité étant dans l'axe du bâtiment, à l'aplomb de la suspente. Il suffit donc de prévoir une suspente pouvant porter cette vergue dont le poids moyen est 4 474 kilogr. Cet effort se transmettra intégralement au mât.

Il n'y a donc à s'occuper que du poids des bigues, compris pour chacune d'elles entre 1900 kilogr. et 2 300 kilogr. Le centre de gravité est compris entre celui du cylindre et celui du cône de même longueur, soit entre $17^m,86 : 2 = 8^m,93$ et $17^m,86 : 4 = 4^m,23$ du pied et par suite entre $7^m,07$ et $11^m,77$ de la croisée. On aura donc pour chaque bigue :

$$\text{Au pied : effet fort du poids} = 2300 \times \frac{11,77}{16} = 1692 \text{ kilogr.}$$

$$\text{A la croisée} \begin{cases} \text{effet fort} = 2300 \times \dfrac{8,93}{16} = 1284 \text{ kilogr.} \\ \text{effet faible} = 1900 \times \dfrac{4,23}{16} = 502 \text{ kilogr.} \end{cases}$$

Les deux bigues produisent donc à la croisée un effort qui est au maximum

$$2 \times 1284 = 2568 \text{ kilogr.},$$

et au minimum

$$2 \times 502 = 1004 \text{ kilogr.}$$

Sa direction est DE.

Il est inutile de faire des calculs différents pour les deux inclinaisons relatives à la position initiale et à la position finale du poids à débarquer, puisque la valeur

$$\widehat{DAE} = 17^\circ \begin{smallmatrix}+4^\circ\\-1^\circ\end{smallmatrix}$$

comprend aussi bien les valeurs correspondant à la position initiale que celles qui correspondent à la position finale.

Digitized by Google

La vergue étant supposée travailler comme balancine :

Pt n° 1 $ah = 17° \begin{smallmatrix} + 4° \\ - 1° \end{smallmatrix}$, $av = 53° \begin{smallmatrix} + 2° \\ - 2° \end{smallmatrix}$ :

Traction sur la vergue $\begin{cases} \text{maximum} = 2568 \times 0{,}48 = 1233 \text{ kil.} \\ \text{minimum} = 1004 \times 0{,}38 = 381 \text{ kil.} \end{cases}$

Compression suivant AD (maximum) $= 2568 \times 1{,}24 = 3185$ kil.

Pt n° 2 $ah = 12° \begin{smallmatrix} + 1° \\ - 0° \end{smallmatrix}$, $av = 12° \begin{smallmatrix} + 1° \\ - 0° \end{smallmatrix}$ :

Compression maxima sur chaque bigue $= 3185 \times 0{,}52 = 1657$ kil.

Si la balancine qui travaille était dirigée suivant AG :

Pt n° 1 $ah = 17° \begin{smallmatrix} + 4° \\ - 1° \end{smallmatrix}$, $av = 33° \begin{smallmatrix} + 2° \\ - 2° \end{smallmatrix}$ :

Traction maxima sur la balancine $= 2568 \times 0{,}71 = 1824$ kil.
Compression maxima suivant AD $= 2568 \times 1{,}54 = 3955$ kil. ;

Pt n° 2 $ah = 12° \begin{smallmatrix} + 1° \\ - 0° \end{smallmatrix}$, $av = 12° \begin{smallmatrix} + 1° \\ - 0° \end{smallmatrix}$ :

Compression maxima sur chaque bigue $= 3955 \times 0{,}52 = 2057$ kil.

*Tableau des effets dus aux espars.*

| | COMPRESSION verticale sur le pont au pied de chaque bigue. | QUAND LA VERGUE TRAVAILLE SEULE comme balancine | | QUAND LA BALANCINE AG travaille seule | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | traction de la vergue. | compression de chaque bigue. | traction de la balancine AG. | compression de chaque bigue. |
| Maximum... | 1692k | 1233k | 1657k | 1824k | 2057k |
| Minimum.... | » | 381 | » | » | » |

DEUXIÈME PARTIE.

Nous ferons les calculs pour le poids le plus lourd, celui d'une pièce, soit 15 500 kilogr. La position initiale rentre dans le 2e cas du calcul-type, la position finale rentre dans le 1er cas (cas particulier) du calcul-type.

**POSITION INITIALE.**

1° *Détermination de l'appareil et de la retenue.*

Pt n° 2 $ah = 22° \begin{smallmatrix} + 4° \\ - 3° \end{smallmatrix}$, $av = 90° \begin{smallmatrix} + 4° \\ - 2° \end{smallmatrix}$ :

Traction maxima sur la retenue $= 15500 \times 0{,}51 = 7905$ kil.;

Digitized by Google

Pt n° 2 $ah = 90° \begin{smallmatrix} +4° \\ -2° \end{smallmatrix}$, $av = 22° \begin{smallmatrix} +4° \\ -3° \end{smallmatrix}$ :

Traction sur l'appareil $\begin{cases} \text{maximum} = 15500 \times 1{,}16 = 17980 \text{ kil.}, \\ \text{minimum} = 15500 \times 1{,}04 = 16120 \text{ kil.} \end{cases}$

Les deux caliornes fournies comme appareil pourront donc suffire, à la condition qu'on les fasse travailler également; il faut pour cela placer les élingues à égale distance du centre de gravité du poids. La tension maxima sur chaque garant sera

$$17980 : 2m_1 = 17980 : 7{,}146 = 2517 \text{ kilogr.}$$

Les deux caliornes fournies comme retenue conviendront très bien, leur force étant

$$4046 \times 2 = 8092 \text{ kilogr.}$$

2° *Effet des poulies supérieures des caliornes de tête sur la balancine et les bigues.* — La vergue seule peut remplir l'office de balancine dans le cas présent.

Pt n° 2 $ah = 5° \begin{smallmatrix} +3° \\ -2° \end{smallmatrix}$, $av = 48° \begin{smallmatrix} +4° \\ -5° \end{smallmatrix}$ :

Compression de la vergue $\begin{cases} \text{maximum} = 17980 \times 0{,}18 = 3237^k., \\ \text{minimum} = 16120 \times 0{,}07 = 1128^k; \end{cases}$

— $ah = 48° \begin{smallmatrix} +4° \\ -5° \end{smallmatrix}$, $av = 5° \begin{smallmatrix} +3° \\ -2° \end{smallmatrix}$ :

Compression maxima suivant AD $= 17980 \times 0{,}97 = 17441$ kil.

Pt n° 2 $ah = 12° \begin{smallmatrix} +1° \\ -0° \end{smallmatrix}$, $av = 12° \begin{smallmatrix} +1° \\ -0° \end{smallmatrix}$ :

Compression maxima sur chaque bigue $= 17441 \times 0{,}52 = 9070^k$.

Les garants augmentent la compression de chaque bigue de 2517 kilogr. au maximum, d'où :

Compression maxima sur chaque bigue $= 9070 + 2517 = 11587$ kil.

3° *Effets définitifs sur la vergue balancine et les bigues.* — En ajoutant l'effet du poids des bigues :

Compression maxima sur chaque bigue $= 11587 + 1657 = 13244$ kil.;

Sur la vergue $\begin{cases} \text{compression maxima} = 3237 - 381 = 2856 \text{ kilogr.}, \\ \text{traction maxima} = 1233 - 1128 = 105 \text{ kilogr.} \end{cases}$

Digitized by Google

POSITION FINALE.

1° *Effort sur l'appareil.* — C'est au maximum 15 500 kilogr., à quoi correspond pour chaque garant de caliorne de tête la tension maxima

$$15500 : 2m_1 = 15500 : 7,146 = 2170 \text{ kilogr.}$$

La retenue ne travaille plus.

2° *Effet des poulies supérieures des caliornes de tête sur la balancine et les bigues.* — Si l'on fait travailler la vergue, ou une balancine dirigée comme la vergue :

Pt n° 1 $ah = 17° \begin{smallmatrix} +4° \\ -1° \end{smallmatrix}$, $av = 53° \begin{smallmatrix} +2° \\ -2° \end{smallmatrix}$ :

Traction maxima sur la vergue $= 15500 \times 0,48 = 7440$ kilogr.,
Compression maxima suivant AD $= 15500 \times 1,24 = 19220$ kilogr.

Pt n° 2 $ah = 12° \begin{smallmatrix} +1° \\ -0° \end{smallmatrix}$, $av = 12° \begin{smallmatrix} +1° \\ -0° \end{smallmatrix}$ :

Compression maxima sur chaque bigue $= 19220 \times 0,52 = 9995$ kilogr.

Et, en ajoutant l'effet des garants :

Compression maxima sur chaque bigue $= 9995 + 2170 = 12165$ kilogr.

Si l'on fait seulement travailler une balancine dirigée suivant AG :

Pt n° 1 $ah = 17° \begin{smallmatrix} +4° \\ -1° \end{smallmatrix}$, $av = 33° \begin{smallmatrix} +2° \\ -2° \end{smallmatrix}$ :

Traction maxima sur la balancine AG $= 15500 \times 0,71 = 11005$ kilogr.,
Compression maxima suivant AD $= 15500 \times 1,54 = 23870$ kilogr.

Pt n° 2 $ah = 12° \begin{smallmatrix} +1° \\ -0° \end{smallmatrix}$, $av = 12° \begin{smallmatrix} +1° \\ -0° \end{smallmatrix}$ :

Compression maxima sur chaque bigue $= 23870 \times 0,52 = 12413$ kilogr.

Et, en ajoutant l'effet des garants :

Compression maxima sur chaque bigue $= 12413 + 2170 = 14583$ kilogr.

3° *Effets définitifs sur la balancine et les bigues.* — Si la traction est exercée suivant la vergue :

Traction maxima sur la vergue $= 7440 + 1233 = 8673$ kilogr. ;
Compression maxima sur chaque bigue $= 12165 + 1657 = 13822$ kilogr.



Digitized by Google

Si la balancine employée est la balancine AG :

Traction maxima sur la balancine AG = 11005 + 1824 = 12829 kilogr.;
Compression maxima sur chaque bigue = 14583 + 2057 = 16640 kilogr.

TROISIÈME PARTIE.

1° *Maximum des efforts sur la balancine et les bigues pendant la durée de la manœuvre.*

Compression maxima de la vergue = 2856 kilogr.

Si la balancine est dirigée comme la vergue :

Traction maxima sur la balancine = 8673 kilogr.;
Compression maxima sur chaque bigue = 13822 kilogr.

Si la balancine est dirigée suivant AG :

Traction maxima sur la balancine AG = 12829 kilogr.;
Compression maxima sur chaque bigue = 16640 kilogr.

2° *Vérification de la résistance des bigues et de la vergue.* — La longueur utile des bigues est de 16 mètres; le diamètre au milieu de cette longueur, $0^m,43$. Le cylindre de longueur 16 mètres et de diamètre $0^m,43$ a comme résistance pratique à la compression

$$1452 \times 4,5 = 6534 \text{ kilogr.}$$

La limite d'élasticité étant supérieure à

$$3 \times 6534 = 19602 \text{ kilogr.},$$

et les bigues étant en bon état, on peut admettre que les bigues résisteront, mais comme l'on est obligé de dépasser leur résistance pratique, il faudra éviter de leur imposer une charge trop lourde; à ce point de vue, il semble préférable de ne pas diriger la balancine suivant AG, mais suivant la vergue, la compression sur les bigues se trouvant diminuée par ce fait de 2 818 kilogr.

La vergue a comme longueur utile 12 mètres et comme diamètre au milieu de cette longueur $0^m,40$ environ. La résistance pratique du cylindre de mêmes dimensions principales serait :

$$1237 \times 6,6 = 8296 \text{ kilogr.}$$

Digitized by Google

Ce résultat nous donne à penser que la vergue est bien plus forte qu'il n'était nécessaire, la compression ne devant pas dépasser 2856 kilogr. pendant la manœuvre.

3° *Détermination de la balancine, des haubans et du palan de roulis.* — La bridure de la vergue avec les bigues étant faite très solidement, il suffira, pour maintenir la vergue, d'un palan de roulis pouvant résister à 2856 kilogr.; une caliorne de braguet agissant, comme les palans de roulis ordinaires, par sa poulie supérieure sera suffisante, d'autant plus qu'elle sera aidée par la bridure de la vergue avec le mât, bridure qu'il y a avantage à souquer dans le cas actuel, le mât devant de toutes façons supporter l'effort de compression de la vergue.

Si l'on veut supporter le poids de la vergue en se servant de la guinderesse du mât de hune, de 190, il suffira que la guinderesse soit en double; la force de deux brins est en effet

$$2852 \times 2 = 5704 \text{ kilogr.}$$

tandis que le poids de la vergue n'est en moyenne que 4474 kilogr.

Pour maintenir le bas mât, il nous faut des haubans suivant DI, à tribord du mât.

Pt n° 1 $ah = 70° \begin{smallmatrix} + 2° \\ - 2° \end{smallmatrix}$, $av = 32° \begin{smallmatrix} + 2° \\ - 2° \end{smallmatrix}$ :

Traction maxima sur les haubans de tribord $= 2856 \times 1{,}91 = 5455$ kil.;
Compression maxima sur le bas mât $= 2856 \times 1{,}98 = 5655$ kilogr.

Nous pourrons prendre, comme haubans de tribord, les deux caliornes de bas mât, agissant par leur poulie supérieure, ce qui nous donnera une force de $3\,653 \times 2 = 7\,306$ kilogr.

Pour la force de traction 8673 kilogr., nous nous servirons de tours d'aussière de 150mm pour ne pas faire travailler les bridures de la vergue avec les bigues et le mât. La force du filin de 150 étant 1777 kilogr., il faudra au minimum cinq brins donnant une force de 8885 kilogr.; six brins conviendront à merveille.

La force de traction 8673 kilogr. agit sur le bas mât et sur les haubans de bâbord GI :

Pt n° 1 $ah = 110° \begin{smallmatrix} + 2° \\ - 2° \end{smallmatrix}$, $av = 32° \begin{smallmatrix} + 2° \\ - 2° \end{smallmatrix}$ :

Traction maxima sur les haubans de bâbord $= 8673 \times 1{,}91 = 16566$ kil.,
Compression maxima sur le bas mât $= 8673 \times 1{,}35 = 11709$ kilogr.

Digitized by Google

Les quatre palans de bout de vergue ou d'étai, agissant par leur poulie supérieure, produiront une force de

$$4341 \times 4 = 17364 \text{ kilogr.},$$

juste suffisante pour qu'ils puissent être utilisés comme haubans, mais, si on les disposait comme balancines suivant AG, ce qui serait facile avec leurs longues pantoires, ils donneraient plus de sécurité, la tension sur AG n'étant que 12 829 kilogr. au maximum. Cela permettrait de séparer les palans en deux groupes écartés d'un certain angle et de ne pas imposer un effort trop grand à un même point fixe. Cette solution semble la meilleure, bien qu'elle augmente un peu la charge des bigues; si on l'adopte, la traction maxima sur la vergue ne dépassera plus, certainement, une valeur insignifiante et aucun dispositif ne sera plus nécessaire pour la combattre.

Il reste disponibles une caliorne de braguet et deux drisses de basses vergues qui pourront servir, la première à renforcer le palan de roulis, les autres à remplacer naturellement les deux brins de guinderesse qui soutiennent la vergue. Ces palans n'auraient guère pu être ajoutés aux haubans de bâbord, la difficulté de faire travailler ensemble un grand nombre de palans enlevant à ces palans beaucoup de leur efficacité.

La compression sur le bas mât, qui est au maximum 11 709 + 4 474 = 16 183 kilogr., plus 2 856 : 4 710, c'est-à-dire 607 kilogr., si le garant du palan de roulis descend le long du mât, est assez faible pour qu'il n'y ait guère à craindre au sujet de la carlingue, de solidité douteuse.

4° *Détermination de la compression verticale à chaque pied de bigue.* — Les savates étant solidement fixées sur le pont et les pieds des bigues étant bien maintenus sur les savates par des taquets, il n'y a pas lieu de calculer les forces de glissement et d'écartement des pieds.

La compression verticale sur le pont est intéressante à connaître. En supposant l'emploi de la balancine AG (table XVII) :

$$ah = \alpha = 17^\circ \begin{matrix} +4^\circ \\ -1^\circ \end{matrix}, \quad av = \beta = 12^\circ \begin{matrix} +1^\circ \\ -0^\circ \end{matrix} :$$

Compression verticale maxima = 16640 × 0,95 = 15808 kilogr.

Digitized by Google

Et, en ajoutant l'effet fort du poids des bigues au pied de chacune d'elles :

Compression verticale maxima à chaque pied $= 15808 + 1692 = 17500$ kil.

On possède des épontilles en bois, de section carrée de $0^m,20$ de côté; elles s'appuient sur le pont cuirassé et leur longueur est 2 mètres. Leur résistance pratique à la compression est

$$20 \times 20 \times 44 = 17600 \text{ kilogr.}$$

Une épontille suffit donc sous chaque savate, d'autant plus que le pont supérieur a déjà une résistance propre qui s'ajoute à celle de l'épontille.

### β) Procédé réellement employé ; comparaison des résultats.

Le plan de l'installation étant tracé à une certaine échelle, on supposa un poids de 16 tonnes suspendu verticalement à la croisée des bigues et par deux parallélogrammes, on détermina les efforts correspondants sur l'ensemble des bigues, la vergue, les haubans de bâbord et le bas mât.

Les résultats inscrits sur le plan étaient :

Compression sur l'ensemble des bigues $= 18^{tx},5$ ;
Charge de la vergue (traction) $= 6$ tonneaux ;
Charge du bas mât $= 7$ tonneaux ;
Charge des haubans de bâbord $= 9$ tonneaux (erreur pour $10^{tx},5$).

La position initiale du poids n'était pas prévue dans ce plan qui n'indiquait ni la charge des haubans de tribord, ni la compression de la vergue, mais l'arsenal de Saïgon fournit, en même temps que le plan, trois pièces de cordage en fil d'acier, confectionnées pour être employées comme il suit :

1° Une itague en fil d'acier pour le palan de retenue, de $100^{mm}$ de circonférence;

2° Un hauban double en fil d'acier, pour croisement du mât et de la vergue, du côté opposé à la bigue, de $100^{mm}$ de circonférence;

3° Un hauban double en fil d'acier, pour croisement du mât et de la vergue, du côté de la bigue, de $75^{mm}$ de circonférence.

Ces cordages ne furent pas utilisés; nous leur préférâmes des

Digitized by Google

palans. L'itague avait une résistance de 3 911 kilogr. d'après le *Manuel du manœuvrier*, 1re édition, et de 7 822 kilogr. d'après le même ouvrage, 2e édition; dans les deux cas, la résistance pratique était inférieure à la traction maxima sur la retenue, que notre nouvelle méthode donne égale à 7 905 kilogr.

Le hauban en fil d'acier de 100mm avait, en double, une force de 7 822 kilogr. ou de 15 644 kilogr., suivant que l'on se base sur la 1re ou la 2e édition du *Manuel du manœuvrier;* il était suffisant pour la traction de 9 tonneaux prévue, mais pas, pratiquement, pour la traction de 16 566 kilogr. donnée comme maximum par notre nouvelle méthode.

Le hauban en fil d'acier de 75mm avait, en double, une force de 4 400 kilogr. ou 8 800 kilogr.; si l'on adopte ce dernier nombre, on conclut qu'il était plus que suffisant.

Examinons une à une les diverses parties de l'installation :

Comme retenue, on a employé les deux caliornes prévues, sans interposition d'itague en fil d'acier. C'est aussi ce que nous indique la nouvelle méthode.

Comme palan de roulis, on a employé un gros palan d'étai travaillant par sa poulie inférieure sur laquelle la force pratique est 3 204 kilogr., alors que notre nouvelle méthode donne 2 856 kilogr. de compression de la vergue ; ce palan convient donc très bien, mais le dispositif peut être désavantageux si la poulie supérieure exerce sur le bas mât une force plus grande que la compression de la vergue, ce qui n'a pas été.

Comme haubans de tribord, nous avons employé les deux caliornes de bas mât, ce qui concorde avec la répartition des palans trouvée au moyen de notre nouvelle méthode.

Comme balancine élongeant la vergue, nous avons employé cinq brins d'aussière de 150; notre nouvelle méthode a montré que c'était juste suffisant pour étaler la traction totale et qu'il aurait été préférable d'employer six brins; mais c'était plus que n'exigeaient les 6 tonneaux portés sur le plan.

Pour supporter la vergue on a employé, outre les drisses, quatre brins de guinderesse de 190mm; les drisses seules ou deux brins de guinderesse auraient suffi.

Comme haubans de bâbord, nous avons employé deux grands palans de bout de vergue en leur attribuant la force de leur pantoire

Digitized by Google

de 250, c'est-à-dire 4 937 kilogr.; ces deux haubans étaient en patte d'oie et formaient un angle de 40°, de telle sorte que (voir chapitre XIII, § I) leur force totale était

$$4937 \times 1,88 = 9281 \text{ kilogr.},$$

ce qui était supérieur à la charge indiquée sur le plan, mais de beaucoup inférieur à la charge 16 566 kilogr. trouvée par notre nouvelle méthode, En réalité la force n'était que

$$4341 \times 1,88 = 8161 \text{ kilogr.}$$

Heureusement nous avions disposé, comme mesure de sécurité, les deux caliornes de braguet suivant AG, en patte d'oie de 30° d'ouverture; la force de ces balancines était donc en tout

$$3014 \times 1,97 = 5937 \text{ kilogr.},$$

ce qui est faible en comparaison de la tension maxima 12 829 kilogr. qui peut exister sur cette balancine. La charge 16 566 kilogr. sur les haubans correspond à un poids vertical de 15 500 + 2 568 (effet fort du poids des bigues) = 18 068 kilogr.; les haubans ne peuvent donc résister qu'à un poids vertical de

$$18068 \times \frac{8161}{16566} = 8900 \text{ kilogr.},$$

suspendu à la croisée des bigues. La charge 12 829 kilogr. sur AG correspond à un poids de

$$15500 + 2568 = 18068 \text{ kilogr.},$$

appliqué verticalement à la croisée des bigues; les balancines ne correspondent donc qu'à un poids maximum de

$$18068 \times \frac{5937}{12829} = 8361 \text{ kilogr.}$$

En supposant que les balancines et les haubans fassent toute leur force, le poids que l'on pouvait appliquer à la croisée des bigues n'était que

$$8900 + 8361 = 17261 \text{ kilogr.},$$

Digitized by Google

ce qui est un peu inférieur à 18 068 kilogr., mais, comme 18 068 kilogr. est un maximum et 17 261 kilogr. plutôt un minimum, qu'en outre les palans étaient en très bon état, il n'y a pas lieu de s'étonner que la manœuvre ait pu se faire sans accident, mais la sécurité n'était pas suffisamment assurée, d'autant plus que le dispositif employé présentait un défaut très sérieux : une force dirigée suivant DE devait être décomposée suivant les trois directions AD, AG, AI, situées dans un même plan, problème indéterminé, si bien qu'on ne pouvait connaître les efforts réellement supportés par toutes les parties.

Le pont était soutenu sous chaque savate par deux épontilles de 2 mètres de longueur et de section carrée de $0^m,20$ de côté; nous avons vu par notre nouvelle méthode qu'une seule épontille pouvait à la rigueur suffire.

Cet exemple montre assez clairement les dangers que fait courir l'emploi de procédés de calcul aussi imparfaits et prouve l'utilité de la méthode rationnelle que nous avons exposée.

**IV. Calcul du poids que peuvent porter des bigues dans des conditions données.** — La méthode à suivre est la même que celle qui a été indiquée pour les mâts de charge.

## CHAPITRE XII.

### Palans de bout de vergue et palans d'étai.

**I. Généralités.** — Ces palans, dont la disparition est proche, servaient à embarquer de gros poids, principalement les embarcations. Ils sont à deux poulies doubles du rapport 6; la poulie inférieure porte un croc, à émerillon dans les palans d'étai; la poulie supérieure est réunie par des cosses baguées à une pantoire à croc. La pantoire du palan d'étai porte, au-dessus des cosses baguées, une estrope à cosse que des pommes de tournevire empêchent de courir sur la pantoire; dans la cosse de cette estrope on croche un cartahu double appelé « gui » ou « guide » venant des élongis du bas mât majeur voisin; la pantoire est crochée à bâbord dans une estrope ou élingue avec cosse faisant partie du capelage du bas mât. Le palan de bout de vergue est installé à bâbord; la pantoire passe par-dessus le chouque et se croche à tribord dans la cosse d'une estrope qui fait partie du capelage du bas mât; une élingue appelée « cra-

Digitized by Google

vate » est fixée à une cosse qui court librement sur la pantoire; cette cravate permet de brider la pantoire au bout de la vergue. La cravate peut être faite de deux façons différentes : ou bien c'est un filin en simple dont une extrémité est épissée sur la cosse courante de la pantoire et dont l'autre extrémité, terminée par un croc, se croche dans une estrope à cosse qui fait alors partie du capelage de la vergue; ou bien c'est une élingue embrassant en double la cosse courante, entourant la vergue et fermée au moyen d'un burin. Dans ce dernier cas, la cravate a quatre fois la force du filin dont elle est faite.

Pour mieux soutenir la vergue, on ajoute à bâbord une fausse balancine passée comme la balancine ordinaire et bridée avec elle; il est aussi parfois nécessaire d'ajouter un faux palan de roulis à tribord.

Il n'y a pas lieu de brider la vergue avec le bas mât; les drosses suffisent.

**II. Calculs relatifs au palan de bout de vergue isolé.** — Nous n'avons pas le choix du palan, qui est déterminé par le règlement de gréement. Il nous importe seulement de savoir si l'on ne dépasse pas sa force ou celle de la cravate et de déterminer les forces de la fausse balancine et du faux palan de roulis qui peuvent être nécessaires. Le palan ayant été réglementé d'après la force de la mâture, on ne s'inquiétera pas de la résistance de la vergue, du bas mât et des haubans. Pratiquement, on ne refera pas un calcul spécial pour chaque poids que l'on aura à hisser; on déterminera une fois pour toutes la cravate, la fausse balancine et le faux palan de roulis pour le maximum d'effort que puisse supporter le palan de bout de vergue, puis le poids que l'on peut hisser sans faux palans de roulis et le poids que l'on peut hisser sans fausse balancine. On emploiera toujours la même cravate, la même fausse balancine et le même faux palan de roulis, en supprimant ces deux derniers éléments de consolidation si le poids à hisser ne nécessite pas leur emploi. Le calcul ne sera à recommencer que si l'on change la longueur de la cravate ou l'inclinaison de la vergue.

Prenons comme exemple un palan de bout de vergue pour bâtiment de la 4e catégorie, dont la force maxima est 3 396 kilogr. sur la poulie supérieure, 2 525 kilogr. pour la poulie inférieure, et pour

Digitized by Google

lequel on a $m_1 = 2{,}899$. Quelle que soit la direction du palan, la cravate prendra toujours la direction de la bissectrice de l'angle $\widehat{HAD}$ formé par les deux brins de la pantoire.

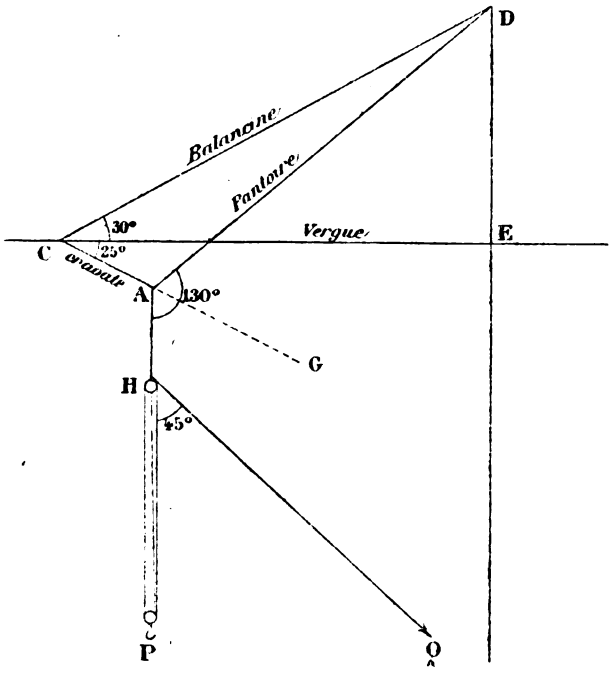
Le palan étant au repos, on mesure les angles.

$\widehat{PHQ} = 45°$ du garant avec le palan ;

$\widehat{HAD} = 130°$ des deux brins de la pantoire ;

$\widehat{ACE} = 25°$ de la cravate avec la vergue ;

$\widehat{ECD} = 30°$ de la vergue avec la balancine.




Si la cravate était trop courte pour que l'on puisse mesurer l'angle $\widehat{ACE}$, le point A pourrait être considéré comme se confondant avec le point C et l'on aurait :

$$\widehat{ACE} = \frac{\widehat{HAD}}{2} - \widehat{ECD}.$$

Digitized by Google

C'est ce cas particulier qui donne la charge maxima sur toutes les parties de l'installation.

Dès que l'on suspend un poids sur le palan, la direction du garant étant différente de celle du palan, le brin AH de la pantoire ne sera plus vertical et l'angle $H\hat{A}D$ sera diminué. D'après la table VIII (avec $\omega = 45^\circ$ $m = 2{,}899$), le maximum de cette diminution sera $11^\circ{,}1$ ; l'angle $A\hat{C}E$ subira une diminution moitié moindre, soit de $5^\circ{,}6$. Quand on amènera le poids au lieu de le hisser, la diminution sera plus faible. Nous devons donc admettre pour chaque angle, non pas une valeur déterminée, mais des limites inférieure et supérieure. Nos données deviennent alors :

$$H\hat{A}D = 130^\circ \begin{matrix} + 4^\circ \\ - 15^\circ \end{matrix}, \quad A\hat{C}E = 25^\circ \begin{matrix} + 3^\circ \\ - 9^\circ \end{matrix}, \quad E\hat{C}D = 30^\circ \begin{matrix} + 5^\circ \\ - 3^\circ \end{matrix}.$$

Si l'on fait porter au palan la traction maxima 2525 kilogr., la poulie supérieure produira sur la pantoire une traction qui sera au maximum 3396 kilogr., la même sur toute la longueur de la pantoire. La traction correspondante sur la cravate sera égale à celle sur la pantoire multipliée par $2 \cos \frac{H\hat{A}D}{2}$. La table XVIII donnant la valeur de $2 \cos \frac{\alpha}{2}$, nous y entrons avec $\alpha = H\hat{A}D$ et, comme le résultat maximum nous intéresse seul, nous devons prendre pour $H\hat{A}D$ sa valeur minima $115^\circ$; la table XVIII nous donne alors le nombre 1,07,

Traction maxima sur la cravate $= 3396 \times 1{,}07 = 3634$ kilogr.

La table II nous donne aisément la force du filin nécessaire pour confectionner la cravate. On a ensuite :

Pt n° 1 $ah = 25^\circ \begin{matrix} + 3^\circ \\ - 9^\circ \end{matrix}$, $av = 30^\circ \begin{matrix} + 5^\circ \\ - 3^\circ \end{matrix}$ :

Traction maxima de la balancine $= 3634 \times 1{,}05 = 3816$ kilogr.,
Charge maxima de la vergue et du palan de roulis $= 3634 \times 1{,}82 = 6614^k$

Si N est la résistance de la balancine, R celle du palan de roulis, la fausse balancine doit avoir une force supérieure à 3816 kilogr. — N et le faux palan de roulis une force supérieure à 6614 kilogr. — R.

Digitized by Google

Quand le poids à hisser sera inférieur à $\frac{2\,525 \times N}{3\,816}$, il n'y aura pas lieu de se servir de la fausse balancine.

Quand le poids à hisser sera inférieur à $\frac{2\,525 \times R}{6\,614}$, il n'y aura pas lieu de se servir du faux palan de roulis.

On diminue la charge de la balancine et celle du palan de roulis soit en allongeant la cravate, soit en relevant l'extrémité de la vergue de façon à diminuer l'angle qu'elle fait avec la cravate. Si cet angle était nul, la charge de la balancine serait aussi nulle et la tension du palan de roulis serait la même que celle de la cravate.

TABLE XVIII.

| $\alpha$ | $2 \cos \frac{\alpha}{2}$ | $\alpha$ | $2 \cos \frac{\alpha}{2}$ | $\alpha$ | $2 \cos \frac{\alpha}{2}$ | $\alpha$ | $2 \cos \frac{\alpha}{2}$ | $\alpha$ | $2 \cos \frac{\alpha}{2}$ | $\alpha$ | $2 \cos \frac{\alpha}{2}$ | $\alpha$ | $2 \cos \frac{\alpha}{2}$ | $\alpha$ | $2 \cos \frac{\alpha}{2}$ | $\alpha$ | $2 \cos \frac{\alpha}{2}$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ° | | ° | | ° | | ° | | ° | | ° | | ° | | ° | | ° | |
| 0 et 5 | 2,00 | 25 | 1,95 | 45 | 1,85 | 65 | 1,69 | 85 | 1,47 | 105 | 1,22 | 125 | 0,92 | 145 | 0,60 | 165 | 0,26 |
| 10 | 1,99 | 30 | 1,93 | 50 | 1,81 | 70 | 1,64 | 90 | 1,41 | 110 | 1,15 | 130 | 0,85 | 150 | 0,52 | 170 | 0,17 |
| 15 | 1,98 | 35 | 1,91 | 55 | 1,77 | 75 | 1,59 | 95 | 1,35 | 115 | 1,07 | 135 | 0,77 | 155 | 0,43 | 175 | 0,09 |
| 20 | 1,97 | 40 | 1,88 | 60 | 1,73 | 80 | 1,53 | 100 | 1,29 | 120 | 1,00 | 140 | 0,68 | 160 | 0,35 | 180 | 0,00 |

Le palan de bout de vergue est une installation défectueuse, dont le seul avantage, appréciable seulement sur les bâtiments à voiles, était de n'exiger aucun dérangement sérieux dans la mâture. On pouvait embarquer les embarcations à la mer, après avoir fait un appareillage avec croupiat, en mettant simplement en panne sous le grand hunier, tribord amures.

**III. Calculs relatifs au palan d'étai isolé.** — La cosse dans laquelle on croche le guide ne peut pas courir sur la pantoire, et par suite la tension de la pantoire sera généralement différente de la force produite par la poulie supérieure. Le calcul de la tension de la pantoire et de celle du guide se réduit à une simple résolution du problème-type n° 2.

Si le bâtiment est de la 4e catégorie, chaque palan d'étai a comme force maxima 3 396 kilogr. sur la poulie supérieure et 2525 kilogr. sur la poulie inférieure; la pantoire de 210 a comme force pratique (table II) 3 484 kilogr. Le guide sera formé de deux poulies simples du rapport 5, de 20c et d'un garant de 85 (table VI, 7e tableau); la force maxima de ce guide, calculée d'après les procédés indiqués

Digitized by Google

au chapitre III pour les appareils multiplicateurs de fortune, est, sur la poulie inférieure, 930 kilogr.

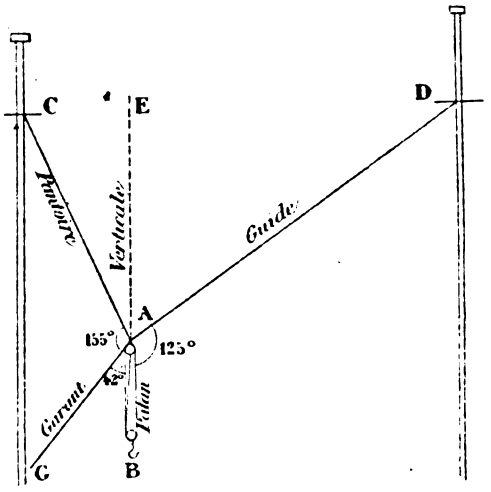



Fig. 1.

Le palan étant au repos on mesure les angles suivants que nous supposons tous situés dans un même plan :

$$\widehat{GAB} = 42^\circ = \text{angle du palan avec son garant ;}$$

$$\widehat{BAC} = 155^\circ, \qquad \widehat{BAD} = 125^\circ.$$

Comme, pour le palan d'étai, $m_1 = 2{,}899$, la table VIII (avec $\omega = 42^\circ$ $m = 2{,}899$), nous montre que l'effort de la poulie supérieure du palan prendra, dès que celui-ci travaillera, une direction qui s'éloignera au maximum de 10°,5 de la verticale.

Nous adopterons donc comme angles :

$$\widehat{BAC} = 155^\circ \begin{matrix} + 3^\circ \\ - 14^\circ \end{matrix}, \qquad \widehat{BAD} = 125^\circ \begin{matrix} + 14^\circ \\ - 3^\circ \end{matrix}.$$

Si l'on fait porter au palan le maximum de poids 2 525 kilogr., la poulie supérieure fait une force qui est au maximum 3 396 kilogr. et l'on a :

Pt n° 2 $ah = 55^\circ \begin{matrix} + 3^\circ \\ - 14^\circ \end{matrix}$, $av = 25^\circ \begin{matrix} + 14^\circ \\ - 3^\circ \end{matrix}$ :

Traction maxima de la pantoire $= 3396 \times 0{,}87 = 2955$ kilogr. ;

Digitized by Google

Pt n° 2 $ah = 25° \begin{smallmatrix}+14°\\-3°\end{smallmatrix}$, $av = 55° \begin{smallmatrix}+3°\\-14°\end{smallmatrix}$ :

Traction maxima du guide = 3396 × 0,64 = 2174 kilogr.

Pour nous servir de la table XIII nous avons dû retrancher les deux angles de 180°.

On voit que, dans l'exemple choisi, le guide serait trop faible et qu'il faudrait le renforcer. La position limite que l'on peut faire prendre au palan est facile à déterminer. Si on désigne par $\alpha$ l'angle que fait la pantoire avec la force produite par la poulie supérieure du palan, par $\beta$ l'angle de cette force avec le guide, par P le poids suspendu sur la poulie inférieure, par A la force de la pantoire, par B la force du guide, on a sensiblement :

$$\text{Traction sur la pantoire} = P\frac{M_1}{m_1}\frac{\sin\beta}{\sin(\alpha+\beta)};$$

$$\text{Traction sur le guide} = P\frac{M_1}{m_1}\frac{\sin\alpha}{\sin(\alpha+\beta)}.$$

On en déduit, pour une valeur déterminée de P, les conditions à remplir :

$$\frac{\sin\beta}{\sin(\alpha+\beta)} \leqq \frac{A}{P}\frac{m_1}{M_1} \quad \text{et} \quad \frac{\sin\alpha}{\sin(\alpha+\beta)} \leqq \frac{B}{P}\frac{m_1}{M_1}.$$

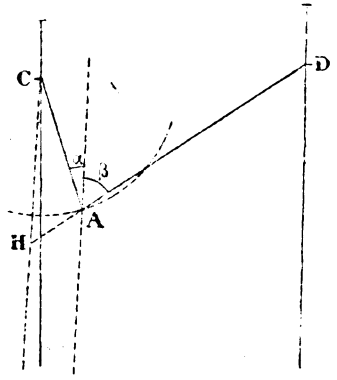



Fig. 2.

Si on mène (*fig.* 2) par C la parallèle CH à la direction de la force faite par la poulie supérieure, direction supposée connue à très peu près (faible angle avec la verticale apprécié au moyen de la table VIII),

Digitized by Google

et si on prolonge DA jusqu'à sa rencontre avec CH, on a, dans le triangle AHC :

$$\frac{\sin\alpha}{\sin(\alpha+\beta)}=\frac{HA}{HC} \qquad \text{et} \qquad \frac{\sin\beta}{\sin(\alpha+\beta)}=\frac{AC}{HC}.$$

Si l'on place sur un graphique les points C et D et la direction CH et si l'on trace le cercle de centre C et de rayon égal à la longueur AC de la pantoire, cercle sur lequel doit se trouver le point A, on trouvera par tâtonnement la limite de variation des directions AC et DA pour que

$$\frac{HA}{HC} \leqq \frac{B}{P}\frac{m_1}{M_1}.$$

La première inégalité peut être écrite

$$\frac{AC}{HC} \leqq \frac{A}{P}\frac{m_1}{M_1}, \qquad HC \geqq AC\frac{P}{A}\frac{M_1}{m_1};$$

elle permet de tracer sans tâtonnement des directions-limites en portant sur la ligne CH une longueur égale à $AC\frac{P}{A}\frac{M_1}{m_1}$.

IV. **Palan d'étai et palan de bout de vergue réunis.** — Généralement on doit hisser un poids P à l'aplomb du palan de bout de vergue, puis l'amener à l'aplomb du palan d'étai ou inversement. Dans une position intermédiaire, soient $\alpha$ l'angle du palan de bout de vergue avec la verticale, $\beta$ l'angle du palan d'étai avec la verticale, $\gamma$ l'angle formé par les deux brins de la pantoire du palan de bout de vergue, Q le poids que peut supporter verticalement le palan d'étai avec les longueurs de pantoire et de guide considérées; si la consolidation de la vergue a été faite comme nous l'avons indiqué plus haut, en supposant le palan vertical, elle sera encore suffisante ainsi que la force du palan d'étai si l'on a à la fois, approximativement :

$$2P\frac{M_1}{m_1}\frac{\sin\beta}{\sin(\alpha+\beta)}\cos\frac{\gamma}{2} \leqq \text{force de la cravate};$$

$$P\frac{M_1}{m_1}\frac{\sin\alpha}{\sin(\alpha+\beta)} \leqq Q.$$

Digitized by Google

# QUATRIÈME PARTIE

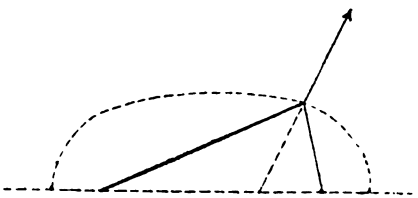
## Renseignements divers.

---

## CHAPITRE XIII.

### Pattes d'oie; portugaises; élingage; résistance des pitons.

I. **Pattes d'oie.** — Les pattes d'oie sont employées très souvent dans le gréement des bâtiments pour répartir une force en deux points différents (martinets de cornes de voiles goélettes, branches de boulines, cargues-fonds de perroquets et parfois aussi de huniers, amures de bonnettes basses, etc.). Elles nous serviront surtout pour tenir lieu de points fixes lorsqu'il n'en existera pas de bien placés pour la manœuvre que nous voudrions faire; sur le croiseur le *Pascal*, par exemple, il n'a pas été prévu de points fixes pour hisser à bras les grosses embarcations lorsque les treuils sont avariés, et des pattes d'oie peuvent y être utilement employées.



Si $f$ est la force du filin employé pour la confection de la patte d'oie, $\alpha$ l'angle formé par les deux branches, la force de la patte d'oie est :

$$2f \cos \frac{\alpha}{2}.$$

La table XVIII donne la valeur de $2 \cos \frac{\alpha}{2}$.

Mais cela n'est vrai que si la traction exercée sur la patte d'oie est dirigée suivant la bissectrice de l'angle des deux branches, condition qui sera réalisée automatiquement si le point d'application de la traction est mobile sur la patte d'oie. Le lieu géométrique de ce

Digitized by Google

point d'application est une ellipse; l'angle des deux branches et par suite la force de la patte d'oie varient quand ce point se déplace sur l'ellipse et il importe, avant de faire le calcul, de raidir la patte d'oie en agissant sur elle dans la direction où l'on devra haler, afin de mesurer l'angle des branches tel qu'il sera lorsque l'on fera travailler la patte d'oie. Le minimum de force a lieu lorsque les branches sont égales.

**II. Élingage sur une vergue.** — Si l'on veut élinguer sur une vergue une poulie devant faire une force F, il faut bien se garder de souquer les tours d'élingage. Chaque tour agit en effet comme une patte d'oie dont la force est $2 f \cos \frac{\alpha}{2}$, $f$ étant la force du filin, $\alpha$ l'angle des deux brins à toucher le croc; il y a donc intérêt à diminuer l'angle $\alpha$, c'est-à-dire à augmenter la longueur de chaque tour, qui est :

$$l = d \operatorname{cotg} \alpha + \frac{\pi d (180 + \alpha)}{360},$$

formule dans laquelle $\alpha$ est exprimé en degrés et $d$ représente le diamètre de la vergue. La valeur de cotg $\alpha$ est donnée par la table XII ($ah = 90^\circ$, $av = \alpha$, nombre inférieur). Il sera commode de se souvenir que, si la longueur d'un tour est égale à la circonférence de la vergue augmentée d'un dixième, la force de ce tour est une fois et demie celle du filin qui sert pour l'élingage; on a alors $\alpha = 80^\circ$.

**III. Portugaise des bigues.** — Soient AB et BC deux bigues et AD la perpendiculaire abaissée de la croisée sur la ligne qui joint les pieds. La théorie que nous avons exposée plus haut montre que l'effort produit par les caliornes de tête peut être remplacé par une traction de la balancine, une force AT parallèle à BC et une compression suivant AD faisant avec les bigues les angles $\alpha$ et $\beta$. Soit P cette compression, supposée appliquée aux mâts; soit $p$ la partie de P faisant effort sur le mât AB, $p'$ la partie faisant effort sur le mât AC; on aura :

$$(1) \qquad p + p' = P.$$

Si l'on décompose $p$ suivant AB et AT, cette dernière composante



Digitized by Google

sera $p \operatorname{tg} \alpha$ dirigée dans le sens AT; de même la composante de $p'$, dirigée suivant AT', sera $p' \operatorname{tg} \beta$. L'équilibre étant établi :

$$p \operatorname{tg} \alpha = p' \operatorname{tg} \beta, \tag{2}$$

d'où :

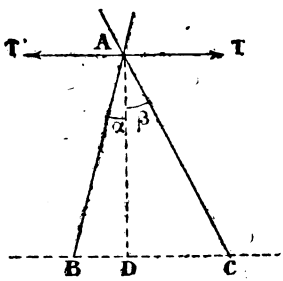
$$p' = p \frac{\operatorname{tg} \alpha}{\operatorname{tg} \beta}, \tag{3}$$

et, en portant dans (1) :

$$p \left(1 + \frac{\operatorname{tg} \alpha}{\operatorname{tg} \beta}\right) = P,$$

d'où :

$$p = P \frac{\operatorname{tg} \beta}{\operatorname{tg} \alpha + \operatorname{tg} \beta}. \tag{4}$$




L'effort sur la portugaise étant :

$$p \operatorname{tg} \alpha + p' \operatorname{tg} \beta = 2p \operatorname{tg} \alpha,$$

pourra être calculé par la formule :

$$F = 2P \frac{\operatorname{tg} \alpha \operatorname{tg} \beta}{\operatorname{tg} \alpha + \operatorname{tg} \beta}, \tag{5}$$

qui devient :

$$F = P \operatorname{tg} \alpha, \tag{6}$$

quand les bigues sont égales.

Mais les formules (5) et (6) ne sont plus applicables si la portugaise n'a pas tous ses brins parallèles à la ligne des pieds et porte directement les caliornes de tête, ce qui est le cas général; il faudrait trouver, par un nombre suffisant d'expériences, une formule empirique.

Digitized by Google

**IV. Résistance des points fixes.** — D'après le règlement de gréement, si C est la circonférence d'une aussière en chanvre, le diamètre D du fer du piton correspondant est :

$$D = 0{,}227\,C,$$

si le cordage est en simple et :

$$D = 0{,}227\,C\sqrt{2},$$

si le cordage est en double. Ces relations, sous la forme :

$$C = \frac{D}{0{,}227} = 4{,}405\,D,$$

et :

$$C = \frac{D}{0{,}227\sqrt{2}} = 3{,}115\,D,$$

combinées avec l'emploi de la table II, permettent d'évaluer facilement la force des pitons.

## CHAPITRE XIV.

### Cabestan ; taquets ; traction d'un chariot ; procédé pratique pour mettre à terre des poids lourds.

**I. Cabestan.** — Le cours de mécanique appliquée de l'École navale (1893-1895) donne la formule :

$$P = \frac{1}{R}\left[Qr + \frac{Q\rho}{7{,}56} + d^2\,(3{,}2 + 0{,}112\,Q)\right],$$

où P est la force sur les barres, Q la force à vaincre, R la distance de l'axe de la mèche à la force P, $r$ le rayon de la cloche à l'endroit qui travaille, $\rho$ le rayon de la mèche, $d$ le diamètre de la corde, les forces étant en kilogr. et les longueurs en centimètres.

**II. Taquets.** — D'après le cours de mécanique de l'École navale (1893-1895) la force P que l'on peut étaler sur un taquet de bois au moyen d'une résistance Q est :

| | |
|---|---|
| Pour un demi-tour : | $P = 4{,}81\,Q$; |
| Pour un tour : | $P = 23{,}90\,Q$; |
| Pour deux tours : | $P = 535{,}47\,Q$; |

Digitized by Google

**III. Traction d'un chariot.** — Prenons comme exemple le chariot mobile qui sert à hisser les torpilleurs sur la cale de la défense mobile d'Ajaccio. Cette cale a une inclinaison de $0^m,07$ par mètre, soit $4^o$. Supposons une charge de 1000 kilogr. sur les essieux. Par suite de l'inclinaison de la cale, cette charge peut être décomposée en une force parallèle à la cale et égale à $1000 \times \sin 4^o = 70$ kilogr. et une force normale à la cale $1000 \times \cos 4^o = 1000$ kilogr.

Pour le frottement de roulement, la formule à employer est, tous les galets étant semblables :

$$P = \frac{Q}{R}(f + \mu_1 r) + \frac{\eta f G}{R},$$

où :

$P$ = force nécessaire pour la traction, parallèle à la cale;
$Q$ = charge = 1000 kilogr.;
$r$ = rayon des essieux = $26^{mm},5$;
$\eta$ = nombre des galets = 22;
$\mu_1$ = frottement du tourillon sur coussinet = 0,07 (fer sur fonte graissés);
$R$ = rayon des galets = $150^{mm}$;
$G$ = poids d'un galet = 60 kilogr.;
$f$ = bras de levier du mouvement = $0^{mm},5$.

$$P - \frac{\eta f G}{R} = P - 4^k,4 = 15^k,700.$$

Il faut donc une traction de $70 + 15,7 = 85^k,7$ par tonne de poids plus une traction fixe de $4^k,4$. Nous avons vu (chap. III, § VIII, 2e problème) que les palans employés actuellement ont comme force totale sur la poulie inférieure, au maximum :

1° Si le dormant est sur la poulie supérieure : 3 459 kilogr. avec garant de 150, 3 562 kilogr. avec garant de 135;

2° Si le dormant est à l'extérieur du palan : 3 673 kilogr. avec garant de 150, 3 821 kilogr. avec garant de 135.

Le poids que l'on peut hisser sur la cale, en y comprenant le poids du chariot, est donc :

$$\frac{2 \times 3459 \times 1000}{85,7} = 80723 \text{ kilogr.}, \qquad \frac{2 \times 3562 \times 1000}{85,7} = 83127 \text{ kilogr.},$$

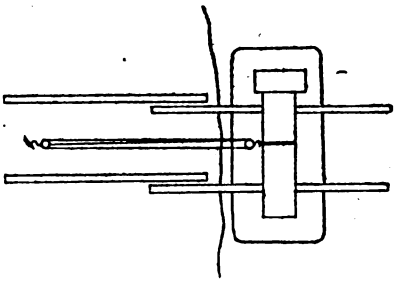
$$\frac{2 \times 3673 \times 1000}{85,7} = 85717 \text{ kilogr.}, \qquad \frac{2 \times 3821 \times 1000}{85,7} = 89171 \text{ kilogr.},$$

suivant la disposition du dormant du garant et la grosseur de

Digitized by Google

celui-ci. La traction supplémentaire de $4^k,4$ ne diminue les résultats ci-dessus que de 52 kilogr., nombre insignifiant.

**IV. Procédé pratique pour mettre à terre des poids lourds.** — On n'a pas toujours à sa disposition les espars et palans nécessaires à l'installation de bigues; des expédients permettent parfois de se tirer d'affaire. Voici un expédient que nous avons employé avec succès en janvier 1899 alors que nous étions officier en second de la direction du port de Kouang-Tcheou-Wan.



Il s'agissait de mettre à terre une chaudière locomobile de 3 tonneaux et son bâti de 2 tonneaux, apportés par le transport la *Caravane*.

Deux rances furent placées en travers du plat bord du chaland de la direction du port et ce chaland fut conduit le long de la *Caravane*, qui déposa la chaudière sur les rances. Le chaland fut ensuite accosté à une partie accore de la berge; deux rances furent placées sur le sol parallèlement à celles du chaland et de façon à les touher. L'unique palan disponible fut croché d'une part dans une élingue sur la chaudière, de l'autre à un pieu fiché en terre et il suffit d'agir sur ce palan pour faire glisser la chaudière sur les rances du chaland et l'amener sur celles reposant sur le sol.

En plaçant de nouvelles rances à la suite des autres et déplaçant le pieu au fur et à mesure, on put traîner la chaudière jusqu'à l'endroit où elle devait être installée.

Ce procédé exige une mer plate et de grandes précautions dans le remorquage du chaland, dont la stabilité peut être considérablement amoindrie.

A bord du *Cyclone*, le 2 octobre 1902.

MILLOT,
Enseigne de vaisseau.

Digitized by Google

# MARINES ÉTRANGÈRES

## LE COMBUSTIBLE LIQUIDE

**Essais effectués aux États-Unis.**
**Rapport de l'amiral Melville et du lieutenant Ward Winchell.**

### CHAPITRE Ier.

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES.

Le contre-amiral Melville, dans son rapport annuel qui vient d'être publié, expose très complètement la question du combustible liquide dont il a fait une étude toute particulière pendant cette dernière année. Ce rapport contient entre autre le résultat des observations faites par le bureau de la navigation à vapeur à bord du steamer *Mariposa* quand il a chauffé exclusivement au pétrole dans un voyage d'aller et retour entre San-Francisco et Tahiti. Ce steamer, qui appartient à l'Océanic Steamship et Co, est un des plus grands bâtiments de commerce du Pacifique disposés pour l'emploi du pétrole comme combustible.

Selon sa coutume l'amiral entre vivement dans le sujet de son discours et dit :

L'emploi du pétrole brut comme combustible dans la marine s'est s'est certainement plus développé au cours des deux dernières

Digitized by Google

années que durant le siècle précédent. Ceci tient à de nombreuses causes.

Et d'abord, le caractère même du pétrole découvert en ces derniers temps dans les diverses parties du monde semble le rendre particulièrement propre à servir comme combustible.

Les gisements d'huile sont généralement près des cours d'eau, de sorte qu'il est possible de construire des canalisations vers la mer et de rendre le produit à bord des steamers-citernes à un prix relativement faible. Il y a, d'autre part, de bonnes raisons de croire que les puits ne sont pas vraisemblablement pour être épuisés de sitôt, et un large approvisionnement peut être préparé en vue des demandes futures.

Il est évident aussi que les armateurs sont, pour la plupart, fort désireux de remplacer le charbon par le pétrole. Les avantages calorifiques, mécaniques et commerciaux qui résulteraient de cette substitution sont bien connus et il est inutile de les rappeler.

Presque toutes les raisons qui peuvent être invoquées en faveur de l'emploi du pétrole dans la marine marchande sont aussi applicables à la marine de guerre. Mais pour les bâtiments de combat on peut prévoir, en outre, des avantages d'ordre militaire qui sont au moins aussi importants que les avantages d'ordre mécanique et commercial. Il est bien évident, en effet, que tout mode de chauffage qui remédiera à l'inconvénient de la fumée, réduira le personnel des chambres de chauffe, étendra le rayon d'action et permettra d'atteindre le maximum de vitesse dans le temps le plus court, augmentera la puissance et la valeur du navire de combat.

Les nombreuses expériences qui ont été faites par diverses puissances navales durant les quarante dernières années pour essayer d'employer le combustible liquide montrent combien cette question est regardée comme importante par les experts militaires.

Au reste, le succès a été médiocre et l'on voit maintenant pourquoi ; c'est que l'on s'efforçait trop de brûler le pétrole de la même manière que le charbon. Or, il est aujourd'hui bien démontré que le pétrole doit être pulvérisé (il est impossible de le vaporiser complètement) avant d'être mis en feu, et que la longueur du foyer, le volume de la chambre de combustion et la section des tubes sont des facteurs d'une extrême importance.

En fait, il y a tout lieu de croire que les chaudières actuelles ne

Digitized by Google

conviennent pas à l'emploi du pétrole et qu'il faudra en combiner de nouvelles pour cet usage.

Beaucoup de temps, d'ingéniosité et d'argent sont actuellement consacrés à la solution du problème et il n'est pas téméraire de croire que le succès est à peu près assuré.

A la vérité, plusieurs comptes rendus inexacts ont été publiés proclamant la réussite de tel ou tel système, mais une soigneuse observation a montré qu'ils étaient inspirés par les parties intéressées. On peut tenir pour certain, d'ailleurs, qu'il est aujourd'hui excessivement difficile de réunir des données certaines sur la question.

La plupart des gens, qu'ils soient armateurs, industriels ou inventeurs, ne sont guère portés à faire connaître au public leurs difficultés, leurs contretemps ou leurs échecs. Ceux qui, d'autre part, sont parvenus à quelque succès à la suite de leurs travaux et de leurs essais ne sont pas empressés non plus d'exposer et de donner au monde les renseignements qu'ils n'ont obtenus qu'au prix de beaucoup de peine et d'argent.

C'est pourquoi, voyant la faible quantité de données certaines qu'il a pu recueillir, le bureau a projeté de faire une série très complète d'épreuves afin de déterminer la valeur du combustible liquide dans ses applications à la marine. Ces épreuves ont commencé il y a déjà quelques mois. Si l'on tient compte de l'inévitable délai qui doit résulter de l'installation des brûleurs variés; reconnaissant, d'ailleurs, que les compétiteurs s'attendaient et seraient autorisés à faire des essais préliminaires, on peut dire que les expériences ont été conduites avec une grande rapidité; en somme, l'on a constaté qu'il fallait une semaine environ pour installer un nouveau brûleur et effectuer deux essais officiels.

On a paru croire, de divers côtés, que le gouvernement avait établi, à l'usage des inventeurs, un matériel d'expérience où ils auraient l'occasion de développer et de perfectionner leurs appareils. Ce n'est pas ainsi que les choses doivent être envisagées, et le bureau n'avait pas un tel dessein en conduisant les épreuves; à son avis, chaque compétiteur aurait dû étudier soigneusement les plans détaillés du matériel d'expérience fournis par le bureau et préparer en conséquence, son appareil de façon à en faire rapidement les essais préliminaires et officiels.

Digitized by Google

La commission n'ignore pas, d'ailleurs, que l'emploi du combustible liquide sur les navires de guerre, s'il se rapproche à quelques égards de celui qu'on en peut faire dans la marine marchande, en diffère parfois très notablement, et les conditions requises sur les bâtiments de combat ne peuvent être élucidées que par le Département lui-même faisant ses propres expériences. Il est clair, cependant, que les installations du combustible liquide à bord des navires de commerce peuvent être utilement consultées et l'on peut dire qu'elles ont été soigneusement étudiées. Des représentants officiels du bureau ont été chargés de ce travail et ils ont établi des rapports circonstanciés sur l'efficacité des diverses installations marines de l'Atlantique et du Pacifique. Enfin, les propriétaires des steamers *Guffey*, *Paraguay*, *City of Everett* et *Mariposa* ayant permis au bureau de faire toutes les observations utiles sur les installations du combustible liquide à bord de ces navires, on a pu faire une étude soigneuse et complète de leur matériel.

La commission du combustible liquide a examiné aussi le moyen de purifier le pétrole, et le Département a communiqué avec nombre de particuliers et de sociétés qui ont paru posséder quelques connaissances sur cette question compliquée.

## CHAPITRE II.

### DIFFICULTÉS DU PROBLÈME SUR LES BATIMENTS DE GUERRE.

Plus on fait des recherches sur cette question, plus semble difficile le problème d'établir avec plein succès une installation de combustible liquide à bord d'un bâtiment de guerre.

Tant qu'il s'agit de torpilleurs s'écartant peu de leur port d'attache ou de navires auxiliaires faisant des trajets réguliers, il n'est point douteux qu'une telle installation peut être appliquée avec succès. Il en est de même pour les navires transports de troupes, à l'usage desquels un approvisionnement d'huile pourrait être constitué dans la plupart des ports de relâche. Mais en ce qui concerne les puissants cuirassés et les croiseurs, l'installation du chauffage au pétrole devient singulièrement complexe, car il y a lieu de l'examiner au triple point de vue :

Digitized by Google

1° Des machines, chaudières et appareils de chauffage au pétrole;

2° De l'approvisionnement et du prix;

3° De la construction et de l'emménagement du navire.

Et cette complexité paraît telle, qu'il semble bien que beaucoup de temps s'écoulera encore avant que le chauffage au charbon soit supplanté à bord des vaisseaux de guerre. Ceux-ci, assurément, tout comme les navires de commerce, sont faits pour traverser l'Océan; mais il y a dans leur construction, de même que dans la nature des services effectués par les uns et les autres, une différence énorme, et ceci doit être pris en considération lorsqu'on a à dessiner l'appareil moteur.

Dans les recherches au sujet de l'emploi du combustible liquide à bord des navires de combat, il sera nécessaire de tenir le plus grand compte des conditions variées qui doivent forcément peser sur la solution du problème, si elles ne la déterminent pas entièrement.

Nous allons donc examiner la question sous les divers points de vue indiqués plus haut.

*Point de vue mécanique.* — Le but final d'une bonne installation mécanique doit être nécessairement d'arriver à une combustion parfaite en même temps qu'économique du pétrole et à la possibilité d'augmenter la consommation à bref délai, de manière à porter presque immédiatement et avec facilité la puissance des machines à son maximum.

On savait bien, au dire de quelques experts, que la combustion complète, économique et rapide du pétrole dépend dans une large mesure du degré de pulvérisation auquel on peut atteindre. Mais ce n'est guère que dans ces trois dernières années que l'extrême importance de la pulvérisation a été reconnue. Aujourd'hui, on peut affirmer que l'efficacité d'un brûleur est en raison directe de son pouvoir de vaporiser l'huile et par conséquent de transformer ces particules très petites d'huile en un mélange de gaz combustibles et de fines particules de carbone.

Il existe plusieurs brûleurs qui peuvent pulvériser l'huile d'une façon tout à fait satisfaisante; et comme des perfectionnements constants et progressifs continuent à être faits dans cette direction, le problème mécanique approche de la solution.

Digitized by Google

Le réchauffage de l'huile, ainsi que celui de l'air nécessaire à la combustion, doivent être considérés comme tout à fait nécessaires, et il y a lieu de faire des expériences très étendues, afin de déterminer les méthodes les plus simples et les moins coûteuses. Pour l'air, le mieux serait peut-être de forcer son passage à travers des surfaces chauffées, soit par tirage forcé, soit par tirage induit, mais comme ceci pourrait entraîner des dépenses considérables d'installation, il est possible que des moyens plus simples puissent être adoptés.

La commission espère, avant que ces expériences soient terminées, faire une série spéciale d'essais, afin de déterminer les vaporisations réellement atteintes en introduisant dans le foyer, à différents degrés de température, l'air nécessaire à la combustion.

Les procédés mécaniques employés jusqu'ici pour l'introduction de l'huile dans le foyer, étaient si imparfaits, que les plus habiles manipulateurs n'étaient pas en état de brûler la quantité d'huile désirée. Sans doute, il a toujours été possible de brûler de l'huile et même d'en obtenir un rendement calorifique satisfaisant; mais on n'arrivait ni à la brûler en quantité suffisante, ni à en contrôler le débit. C'est pourquoi il n'y a pas souvenir que, avant les deux dernières années, une chaudière ait jamais produit, avec l'huile comme combustible, autant de vapeur qu'en chauffant au charbon dans les conditions ordinaires du tirage forcé. En d'autres termes, la chaudière ne pouvait jusqu'ici être forcée avec l'huile au même degré qu'avec le charbon.

Les expériences entreprises par la commission du combustible liquide ont montré qu'il est maintenant possible de forcer la combustion de l'huile et que la plus grande vaporisation par pied carré de surface de chauffe atteinte avec le charbon, peut être grandement surpassée par une installation du combustible liquide de dessin moderne, où les dispositions ont été bien prises pour pulvériser le combustible et pour réchauffer l'air et l'huile.

Ces essais seront d'ailleurs poursuivis sous les auspices d'officiers désintéressés de la marine qui, en raison de leur instruction et de leur expérience, sont particulièrement qualifiés pour les conduire. On arrivera ainsi, sans aucun doute, à résoudre les difficultés mécaniques du problème, de manière à donner satisfaction aux intérêts maritimes et industriels de notre pays.

Digitized by Google

2° *Point de vue commercial.* — Celui-ci se rapporte à la question du prix et de l'approvisionnement.

Pour le prix, on peut regarder comme certain que, sauf dans les centres de production, celui de l'huile sera généralement plus grand que celui du charbon. Il est moindre, cela est vrai, pour les navires partant du golfe de Californie; mais cela tient à l'abondante production en ces régions, condition qui ne se retrouve pas ailleurs.

La question de prix, à la rigueur, peut être considérée comme d'importance secondaire en affaires militaires; mais elle doit être prise en considération en affaires industrielles.

C'est la dépense de transport qui empêche maintenant l'huile d'être un combustible bon marché, mais ce désavantage sera probablement bientôt écarté. Lorsqu'elle pourra être prise à très bon marché sur les steamers-citernes dans les ports comme Pointe-Sabine, la valeur commerciale de l'huile sera déterminée par le prix de livraison dans les centres commerciaux et maritimes.

Or, en ce moment encore, il y a peu de steamers-citernes transportant l'huile entre Pointe-Sabine et les ports de l'Atlantique. Les dépenses d'emménagement de ces navires ont été très lourdes, à cause des difficultés imprévues que l'on a rencontrées, et les propriétaires des steamers à huile ont dû faire payer des prix comparativement élevés pour le transport de ce combustible.

Mais lorsqu'un grand nombre de navires seront employés à ce transport et lorsque les facilités d'emmagasinage auront été réalisées, il y aura certainement une importante diminution dans le prix de l'huile dans les principales villes de la côte.

Ceci est une phase commerciale importante de la question; elle doit être soigneusement considérée, si l'on veut arriver à déterminer la valeur probable relative des deux combustibles dans un avenir prochain. C'est, sans nul doute, un fait que les frais de transport pour le pétrole sont actuellement excessifs, comparés avec le fret du charbon, mais l'argument que l'on peut tirer contre l'emploi de l'huile de cet écart de prix ne tardera pas à perdre sa valeur.

En ce qui concerne la question de l'approvisionnement, on peut dire qu'il est plus coûteux, sinon plus difficile, de transporter et d'emmagasiner l'huile que le charbon. Un inconvénient grave, c'est que les émanations de tous les pétroles composés ont des propriétés très pénétrantes, de sorte que de grandes précautions doivent être

Digitized by Google

prises en ce qui concerne les réservoirs d'approvisionnement. S'il est vrai que pour les besoins militaires il est mieux de conserver à flot, en temps de guerre, toute la réserve de combustible, il est clair que le combustible liquide se trouve de ce fait en état d'infériorité par rapport au charbon.

Aujourd'hui, grâce au développement des chemins de fer et des compagnies minières, un navire peut trouver à refaire son approvisionnement de charbon à peu près dans tous les points du monde. Il a d'ailleurs pour cela toutes facilités, car les méthodes et les appareils pour le chargement et le déchargement sont très perfectionnés.

Pour le pétrole, on n'en est pas encore là ; les ressources des diverses régions sont inconnues et il se passera probablement longtemps avant que l'on puisse trouver un approvisionnement assuré dans les principaux ports du monde.

Cette question de l'approvisionnement est particulièrement épineuse à résoudre pour un navire de l'État, qui doit toujours être prêt à prendre la mer et à faire son service dans les limites de son rayon d'action.

Il n'a pas, lui, comme les bâtiments de commerce, à naviguer régulièrement entre des points déterminés ; il va où l'appellent ses ordres, et la question d'approvisionnement devient alors un problème d'ordre militaire plutôt que commercial, que le gouvernement seul peut résoudre par l'établissement de stations de combustible liquide convenablement étudiées. On voit de suite les lourdes dépenses qui peuvent en résulter pour l'État si celui-ci veut prévoir, comme il le doit, une chaîne complète de stations de combustible entre la métropole et ses possessions extérieures.

3° *Point de vue de la construction et des emménagements.* — Tandis que les mécaniciens envisagent surtout le côté mécanique et les armateurs le point de vue commercial de la question, les constructeurs s'intéressent surtout à l'emménagement du navire.

Sans nul doute, ils rencontreront des difficultés en essayant d'établir à bord une installation acceptable et un approvisionnement quelque peu important de combustible liquide. Qui sait même si du fait de cette installation, un bâtiment de combat ne verra pas diminuer ses qualités offensives ou défensives.

Digitized by Google

Tout est combiné, en effet, sur un navire de guerre, pour faire de celui-ci une plate-forme de canons; contre les coups de l'ennemi, il possède des ponts protecteurs, un cloisonnement très complet qu'il faut maintenir aussi étanche que possible. Établir, comme sur les navires de commerce, des citernes transversales qui montent très haut, il n'y faut pas songer, et comment, d'ailleurs, pourrait-on établir tous les tuyautages et les canalisations à travers les cloisons étanches et les ponts blindés? — Selon toutes probabilités, la plus grande partie de l'approvisionnement de pétrole, sur les bâtiments de guerre, sera logée dans le double fond, mais ici on peut craindre autre chose. Les vapeurs de pétrole sont assez lourdes et elles forment avec l'air des mélanges explosifs dangereux dont il sera difficile de débarrasser les compartiments, surtout lorsque ceux-ci seront en partie vides. D'autre part, en raison du grand nombre d'applications électriques en usage à bord des vaisseaux de guerre, des milliers d'étincelles peuvent se produire, dont quelqu'une est fort capable de causer une explosion et de mettre le feu au combustible liquide. Les accidents graves que nous avons vus sur les sous-marins ne sont pas pour nous rassurer au sujet du pouvoir d'explosion que possèdent les hydrocarbures gazeux.

Sur les navires de commerce, l'huile est le plus souvent emmagasinée dans des réservoirs ou des puits qui s'élèvent jusqu'à la hauteur du pont; sur quelques-uns, il y a un batardeau autour de ces réservoirs, de sorte que les fuites peuvent être rapidement découvertes. On a là un moyen facile de surveiller les réservoirs et de les débarrasser de tous les gaz dangereux qui pourraient s'y accumuler.

Sur un cuirassé ou un croiseur, il n'en peut être ainsi; et dès lors, considérant les conditions difficiles de l'emmagasinage du pétrole à bord de ces navires, il est visible que les détails de construction et d'emménagement exerceront une grande influence sur la question de savoir si une installation de combustible liquide est possible ou non sur les grands bâtiments de combat.

La commission n'est pas disposée à être pessimiste en ce qui concerne une solution satisfaisante du problème. Elle croit cependant qu'il est à propos d'exposer franchement les difficultés que l'on rencontrera sans doute, afin que tous les moyens soient employés pour les surmonter.

Digitized by Google

## CHAPITRE III.

### INTRODUCTION DU PÉTROLE DANS LA FLOTTILLE DES TORPILLEURS.

La commission, considérant les résultats déjà obtenus avec le combustible liquide, n'éprouve aucune hésitation à déclarer qu'on pourrait l'installer immédiatement sur au moins un tiers des bateaux torpilleurs et des destroyers. Les jeunes officiers de marine verraient d'un bon œil cette innovation. Si plusieurs bateaux étaient pourvus d'une installation complète de chauffage au pétrole, une vigoureuse mais amicale rivalité en résulterait qui aurait pour effet d'augmenter dans une large mesure le rendement de la flottille des torpilleurs. Cette installation permettrait aussi d'établir une comparaison entre les bateaux employant le charbon et ceux employant l'huile, et ceci serait un autre stimulant pour provoquer une étude systématique du sujet dans tous ses détails d'application aux torpilleurs.

Tout compte fait, la commission constate que les données qu'elle a pu recueillir ont été très appréciées dans les milieux maritimes et commerciaux.

Une analyse attentive de ces données, montre combien elles sont complètes et avec quel soin elles ont été recueillies. Bien que les expériences aient été de courte durée, on peut dire que, pratiquement, chaque principe de mécanique entrant dans la question du combustible liquide a été touché par la commission. Les essais ont été d'une nature si diverse, et tant de déductions peuvent en être tirées, qu'il suffira de faire maintenant des expériences de détail pour déterminer dans quelle direction les recherches doivent être poursuivies si l'on veut aboutir à un résultat déterminé.

## CHAPITRE IV.

### VOYAGE DU STEAMER « MARIPOSA » CHAUFFANT AU PÉTROLE.

Nous donnons ici la description du steamer *Mariposa*, de l'Ocean Steamship C°, tel qu'il a été installé pour brûler le pétrole, avec un court exposé des essais préliminaires du navire d'après le commodore H.-N. Stevenson, de la marine des États-Unis. Nous donnons

Digitized by Google

aussi le rapport du lieutenant Ward P. Winchell, des États-Unis, qui représentait officiellement le Département dans le voyage aller et retour du steamer entre San-Francisco et Tahiti.

1° *Le bâtiment.* — Le *Mariposa* est un bâtiment en fer à une seule hélice, construit dans les chantiers de W. Cramp, à Philadelphie, en 1883. Il vient d'être pourvu de nouvelles machines et chaudières installées par la Risdon Iron Works, à San-Franciso.

Le matériel de chauffage à l'huile a été installé aussi par la même compagnie. Ce bâtiment est destiné au commerce du Pacifique et il fait maintenant le service entre Tahiti et San-Francisco, effectuant chaque mois un voyage d'aller et retour de 7,300 milles environ. Voici ses caractéristiques principales :

| | |
|---|---|
| Tonnage brut | 3.160 tonneaux. |
| Longueur en perpendiculaire | 96 mètres. |
| Largeur | $12^m,50$. |
| Tirant d'eau moyen | $6^m,70$. |

Il y a un seul double fond avec quatre cloisons étanches transversales, et deux mâts, celui de misaine seul étant mâté carré. L'équipage total était primitivement de 81 hommes, mais depuis la substitution du pétrole au charbon, 16 hommes ont été enlevés du personnel de la machine, réduisant ainsi l'équipage à 65 hommes et le personnel de la machine à 20 hommes en tout, comprenant : 1 chef mécanicien, 3 aides-mécaniciens, 3 graisseurs, 1 électricien, 1 surveillant pour la machine à glace, 1 surveillant pour les compresseurs d'air, 3 surveillants de niveaux, 6 chauffeurs, 1 magasinier.

2° *Machines et chaudières.* — Le steamer *Mariposa* possède une machine à triple expansion du type à pilon, dont les cylindres ont, respectivement, $0^m,740$, $1^m,200$ et $1^m,920$ de diamètre; la course commune étant de $1^m,300$.

Elle doit développer 2,500 chevaux indiqués. Les tiroirs sont cylindriques pour la haute et la moyenne pression; il y a un tiroir plat à la basse pression; tous sont conduits par coulisse de Stephenson.

Les cylindres n'ont pas de chemises de vapeur.

Les pompes à air, d'alimentation et de cale sont conduites par les

Digitized by Google

deux traverses avant et arrière. La pompe centrifuge de circulation est conduite par une machine séparée.

Le propulseur à 4 ailes a 5 mètres de diamètre avec un pas de 7 mètres.

Il y a trois chaudières cylindriques placées à la suite dans l'axe longitudinal du navire :

Deux sont à double façade de $4^m,65$ de diamètre et $5^m,275$ de longueur ; et une à simple façade de $4^m,250$ de diamètre et 3 mètres de longueur. La pression de régime de la vapeur est de $12^k,650$.

Chaque chaudière à double façade a 6 foyers ondulés. Ces chaudières ont une chambre de combustion commune pour les foyers opposés, tandis que l'unique chaudière à simple façade a une chambre commune pour ses trois foyers. Il y a une seule cheminée pour toutes les chaudières.

Les chambres de combustion des chaudières à double façade ont un autel de briques, et la paroi du fond de la chaudière simple est couverte de briques réfractaires.

La résolution d'employer l'huile à la place du charbon n'était pas encore définitivement prise au moment où se faisaient les changements de machines et de chaudières, alors qu'on savait cependant que le navire ferait le service de Tahiti.

Il y a une chaudière auxiliaire, du type à deux foyers en retour de flamme, dans le panneau supérieur de la chaufferie ; elle est disposée pour brûler du charbon seulement.

3° *Les citernes à pétrole.* — Celles-ci furent construites en dehors des anciennes soutes à charbon, à l'avant des chaudières, et disposées de la manière suivante :

Juste à l'avant de la région des chaudières, et de l'entrepont jusqu'à la cale, fut établie une solide cloison étanche, bien armée, s'étendant d'un bord à l'autre ; sur l'avant de celle-ci, à la distance de 1 mètre, ou de deux membrures, fut construite une autre solide cloison étanche semblable qui formait la paroi AR des citernes à huile ; $14^m,80$ plus loin, sur l'avant, fut établie une autre cloison étanche semblable formant la paroi avant des citernes ; et enfin, 1 mètre sur l'avant, une autre cloison identique. Les espaces de 1 mètre laissés sur l'avant et l'arrière des citernes forment des cofferdams destinés à surveiller et à recueillir toutes les fuites et infil-



Digitized by Google

trations de pétrole ; ces cofferdams pourront, d'ailleurs, être remplis d'eau en cas de nécessité. Le volume ainsi réservé aux citernes est divisé en six par une cloison médiane et deux transversales.

Des tôles sont disposées dans chacune des citernes partielles pour prévenir les effets du roulis, et une petite ouverture au sommet permet aux gaz légers, s'il y en a, de s'écouler dans le conduit de ventilation. De petites ouvertures pratiquées vers le fond permettent la libre communication pour l'huile.

Des conduits de ventilation sont disposés à la partie haute et sont pourvus de tuyaux de dégagement qui montent jusqu'à $1^m,25$ au-dessus du pont le plus élevé.

La capacité totale des citernes est de 930 tonneaux environ.

Pour remplir les citernes, sur le côté bâbord, en dehors du navire, est disposé un manchon de raccord ; de celui-ci un tuyau conduit à la chaufferie avant où est placée la pompe de service des réservoirs. Cette pompe est horizontale et double ; les cylindres à vapeur ont $0^m,230$ de diamètre, les cylindres à huile $0^m,215$, la course $0^m,254$.

Cette pompe refoule dans chacun des réservoirs ; un tuyau de trop-plein placé au-dessus de ceux-ci conduit à un trop-plein général situé en dehors du navire près du raccord de la manche d'aspiration.

En outre des six grands réservoirs dont il vient d'être parlé, il existe des réservoirs de service où l'huile peut se reposer un peu ; ils sont installés dans des soutes ménagées de part et d'autre de la chaudière simple ; on peut y atteindre par des portes de la chaufferie avant.

Chacun de ces réservoirs contient environ l'approvisionnement de 12 heures. Ils sont remplis par la pompe à huile principale et ils ont des trop-pleins derrière les réservoirs principaux ; des tubes ventilants font communiquer le fond des soutes dans lesquelles ils sont placés avec la cheminée.

Chaque réservoir de service est muni de tubes de niveau par le moyen desquels est contrôlée la quantité d'huile dépensée par heure et par quart. Il possède aussi deux tuyaux d'aspiration, l'un au fond pour extraire l'eau, si c'est nécessaire, l'autre à une hauteur d'environ $0^m,500$ pour l'aspiration du pétrole par les pompes de service.

Tous les réservoirs sont munis de trous d'homme pour pénétrer à l'intérieur.

Digitized by Google

*4° Pompes; compresseurs d'air; pulvérisateurs.* — Les pompes de service, au nombre deux, sont horizontales et doubles; les cylindres à vapeur ont $0^m,152$ de diamètre, les cylindres à huile $0^m,102$; ils ont une course commune de $0^m,152$; chacune des pompes est suffisamment puissante pour fournir à tous les brûleurs. Elles sont placées dans la chaufferie avant, de chaque bord; elles aspirent dans les réservoirs intermédiaires à travers des filtres amovibles placées de telle sorte qu'ils peuvent être aisément changés pour le nettoyage; elles refoulent dans le fond d'un petit réservoir placé tout auprès d'elles, où l'huile est réchauffée par un serpentin de vapeur jusqu'à une température qui ne dépasse pas 65° C, et de là par un tuyau aux brûleurs.

L'air fourni par les compresseurs sous une pression limitée à $2^k,800$, pénètre avant d'arriver aux brûleurs dans le haut du réservoir-réchauffeur, *de sorte que l'huile et l'air vont aux brûleurs sous la même pression.*

Le réchauffeur est pourvu de tubes de niveaux et aussi d'un flotteur qui exerce son contrôle automatique et visible sur le fonctionnement de la pompe.

Le compresseur d'air est placé dans une niche à la hauteur de la plate-forme supérieure de la chambre des machines; il est double, chaque partie comporte deux cylindres, l'un de vapeur, l'autre d'air, dont les pistons sont reliés à un arbre à manivelle muni d'un volant. Chacune des parties est assez puissante pour fournir tout l'air nécessaire. Le compresseur d'air est horizontal, à double effet.

Les cylindres à air ont $0^m,560$ de diamètre; les cylindres à vapeur $0^m,305$; la course commune est de $0^m,456$; le nombre de tours 120 par minute. Leur capacité d'aspiration est de $26^{m^3}$ d'air par minute et à l'allure maximum de 120 tours, ils compriment à $2^k,100$.

Le pulvérisateur, pour lequel on est en instance de brevets, est de l'invention de MM. Grundell et Tucker de San-Francisco. Ce pulvérisateur, représenté ci-contre, comporte un tube intérieur A dans lequel passe l'huile; il est muni d'un filetage qui le visse dans une boîte K à travers lequel passe l'air.

L'huile sort du tube A par une série de petits trous *a* dirigés normalement à l'axe; l'air, de son côté, passe dans des rainures *b* assez semblables à des rayures de canon; il rencontre l'huile normale-

Digitized by Google

ment et le mélange pénètre dans le foyer en s'épanouissant largement par l'effet du bout évasé du tuyau *a*.

Les tuyaux d'huile et d'air sont pourvus de soupapes sphériques C et D pour régler l'écoulement de chacun ; ils portent aussi des robinets E, F dont les clefs sont reliés à un levier commun par le moyen duquel chaque brûleur peut être, s'il le faut, supprimé très rapidement.

Le tuyau d'arrivée d'air est aussi relié au tuyautage de vapeur, de sorte que la vapeur peut être rapidement substituée à l'air comme agent pulvérisateur en cas de besoin.

On remarquera que la longueur du tuyau A est faite variable afin que l'on puisse, par tâtonnement, donner à la rosace de flammes la meilleure forme et le plus grand épanouissement.

Chacun des foyers est pourvu de 2 brûleurs identiques, de sorte qu'il y en a 24 sur les deux chaudières à double façade.

La partie haute de chaque porte de foyer est fermée par une boîte creuse en fonte sur laquelle sont fixés les brûleurs; l'air destiné à la pulvérisation passe dans cette boîte et s'échauffe.

La partie inférieure du foyer est munie d'une porte tournant sur gonds qui peut être maintenue ouverte à n'importe quel degré pour fournir l'air de la combustion. Chacune de ces portes possède deux papillons. Non loin de la porte, et en travers de ce qui est le cendrier, est placé un mur de briques qui a pour effet de redresser le courant d'air et de le diriger vers les rosaces de flammes des brûleurs.

Il y a au-dessus de ce mur de briques un espace suffisant pour qu'un homme puisse pénétrer dans le foyer par la porte du cendrier.

Les chambres de combustion des doubles foyers ont une cloison de briques en forme de pont, s'étendant jusqu'au-dessus des foyers ; dans la chaudière simple la chambre de combustion commune a ses tôles inférieures protégées par un revêtement de briques.

5° *Les essais préliminaires.* — Deux sortes d'essais furent faites le 5 et le 11 juillet, à petite vitesse et d'une durée d'environ huit heures par jour. Le trajet allait du dock aux îles Farallone et retour ; ces sorties avaient pour but de s'assurer si les appareils à huile, les nouvelles machines et les chaudières étaient dans de bonnes conditions de fonctionnement. Le premier jour les chaudières avaient des

Digitized by Google

projections d'eau, ce qui était dû sans doute à ce que les malpropretés laissées après les travaux n'avaient pas été enlevées.

Avant la seconde sortie, les chaudières furent nettoyées et elles fonctionnèrent sans incident.

Les filtres des tuyaux d'arrivée d'huile n'étaient pas terminés et il en résulta un certain trouble dans la marche des brûleurs qui étaient parfois obstrués par les impuretés.

Ni l'indicateur du niveau de l'huile dans le réchauffeur, ni l'appareil contrôleur du fonctionnement de la pompe à huile n'étaient installés, le temps ayant manqué pour les mettre en place. Aucun essai ne fut fait pour mesurer la quantité d'huile brûlée, ni pour atteindre la vitesse maxima, et c'est pourquoi il fut impossible d'obtenir d'autres données que celles relatives au fonctionnement lui-même des appareils à huile.

Très peu d'hommes parmi le personnel de la chaufferie avaient quelque expérience des brûleurs à huile sur les navires, et les essais devaient précisément permettre de donner au personnel l'expérience pratique désirable. Lorsque les brûleurs étaient convenablement réglés, ils ne donnaient pas de fumée ; mais dès qu'ils n'étaient pas bien réglés on le voyait fort bien par la colonne de fumée plus ou moins opaque, et parfois très noire, qui sortait de la cheminée.

En raison du manque d'indicateur de niveau et de tout système régulateur sur le réchauffeur, celui-ci en arrivait parfois à se remplir entièrement, de sorte que l'huile s'écoulait dans le tuyau de l'air en envahissant les brûleurs. Lorsque cet accident se produisait, le brûleur était immédiatement supprimé par le moyen du levier commandant les robinets d'air et d'huile. Les tubes intérieurs (A de la figure), étaient alors dévissés et visités; mais pour quelques-uns d'entre eux il fallait un effort considérable à cause de l'huile qui s'était solidifiée. Des pulvérisateurs propres étaient mis en place, et aussitôt que le réchauffeur pouvait être ramené au niveau d'huile convenable, les brûleurs étaient de nouveau mis en marche. La pression baissait un peu pendant cet incident, mais les machines ne stoppèrent jamais ni même ne ralentirent beaucoup; au reste quelques-uns des brûleurs visités étaient remis en marche en quelques minutes; les plus encrassés ne demandaient pas plus de quinze minutes. C'est ainsi que l'on a observé et apprécié l'avantage de

Digitized by Google

pouvoir intercepter rapidement l'air à l'huile et de substituer d'autres pulvérisateurs à ceux qui se trouvaient momentanément avariés.

Les brûleurs faisaient un bruit assourdissant; d'autant plus qu'à cause du manque de filtres, et pour tenir plus propres les brûleurs, on avait porté la pression de l'air au double environ de la pression projetée. Néanmoins il fallait enlever assez fréquemment les brûleurs pour les nettoyer.

Du reste, en fermant les robinets avec le levier double, on laissait ouvertes au même point les valves régulatrices, de sorte qu'à la remise en feu les choses se retrouvaient comme précédemment.

A la seconde sortie, les filtres, les indicateurs et le régulateur de niveau du réchauffeur avaient été mis en place. Les appareils à huile étaient maniés avec la plus grande facilité et la quantité de fumée produite était remarquablement faible; pendant des intervalles d'une heure et plus, on n'avait que très peu et même point de fumée.

Au retour des Farallones, la machine fut lancée jusqu'à 74 et 77 tours, et l'on obtint une vitesse moyenne de 14$^{n}$,25. La pression de la vapeur fut maintenue sans peine et uniformément au point désiré; les appareils brûleurs ne donnèrent lieu à aucun incident et fonctionnèrent bien.

Voici les principales observations faites pendant cet essai :

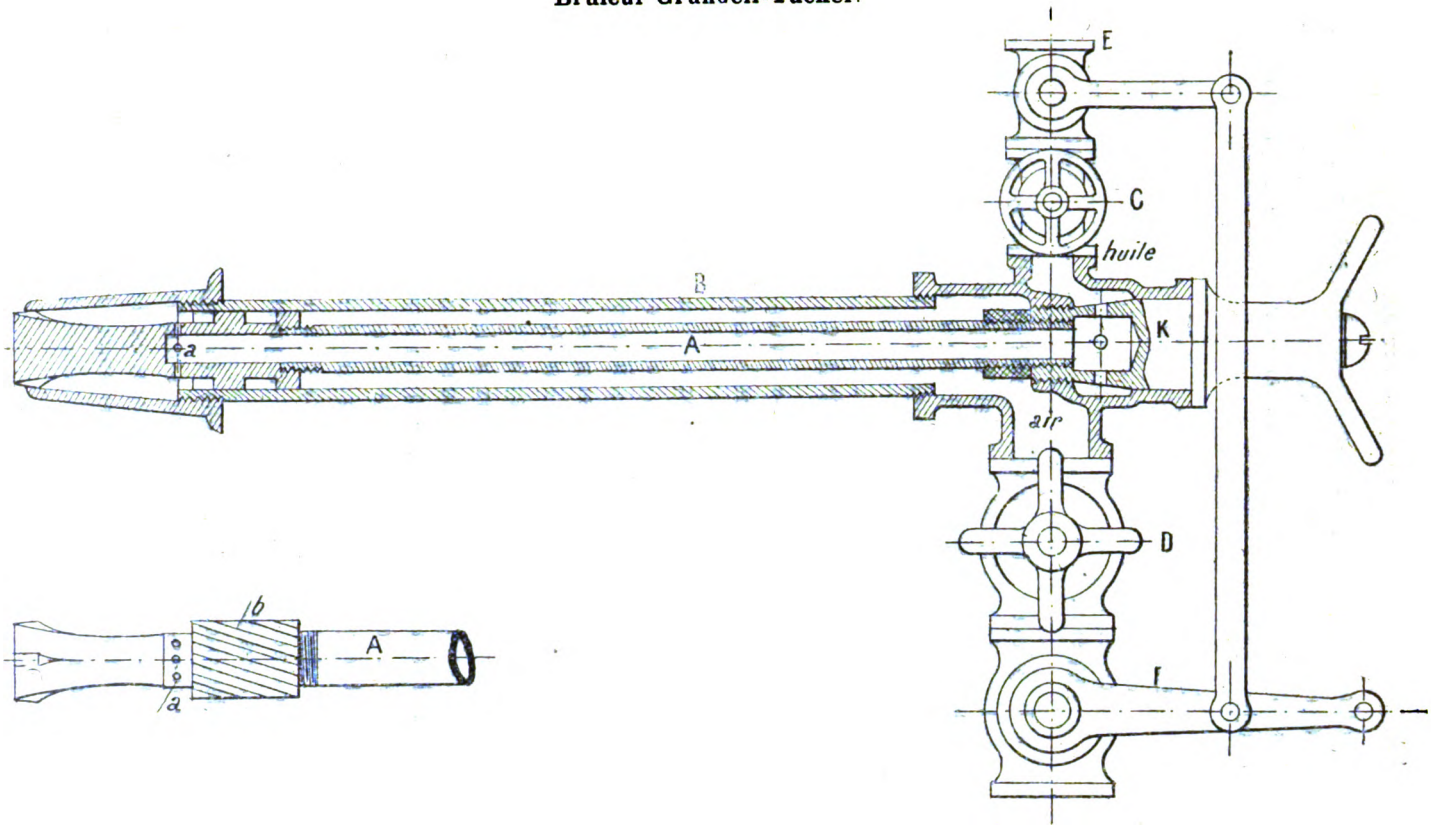
| | |
|---|---|
| Pression de la vapeur | 11$^{k}$,250 à 11$^{k}$,950. |
| Nombre de tours de la machine (maximum) | 74 à 77. |
| Nombre de tours du compresseur d'air | 60. |
| Pression de l'air | 1$^{k}$,400. |
| Température de l'huile. à l'entrée du réchauffeur | 27°. |
| Température de l'huile. à la sortie du réchauffeur | 49° à 55°. |
| Température à la base de la cheminée | 399°. |

L'huile employée dans les deux sorties provenait du district de Kein-River, près Bakersfield (Californie). L'analyse qui en a été faite au laboratoire de l'arsenal de New-York a donné lieu au rapport suivant :

« L'échantillon est pratiquement dégagé de tous les éléments du « naphte à bas point d'ébullition, car il ne passe à la distillation « qu'un petit pourcentage seulement au-dessus de 150° C, et moins « de 10 p. 100 au-dessus de 225° C.

Digitized by Google

**Brûleur Grundell-Tucker.**




Digitized by Google

« Un point d'ébullition au-dessus de 360° C fut atteint avant que « le second 10 p. 100 fut recueilli.

« L'échantillon présente en dernier analyse la composition « suivante :

| | | |
|---|---|---|
| Carbone | 84,43 | p. 100. |
| Hydrogène | 10,99 | — |
| Azote | 0,65 | — |
| Soufre | 0,59 | — |
| Oxygène | 3,34 | — |

« Il possède un pouvoir calorifique (d'après la formule de « Dulong) de 10,450 calories par kilogramme. Le poids spécifique « à 15° est de 0,962; le point d'inflammation, 125°; le point de « vaporisation, 81°; la perte pour six heures à 100° C = 12,01 « p. 100. »

## CHAPITRE V.

### RAPPORT DU LIEUTENANT WARD P. WINCHELL SUR LE VOYAGE DU « MARIPOSA ».

« En exécution de l'ordre télégraphique du Département de la marine, en date du 7 juillet 1902, reçu le 8, et des instructions du bureau des machines datées du 7 juillet et reçues quelques minutes avant l'appareillage, je pris passage sur le steamer *Mariposa*, de l'Oceanic Steamship C°, quittant San-Francisco le 15 juillet 1902, pour le voyage aller et retour de Tahiti. Pendant cette double traversée, j'ai pris chaque jour deux séries de courbes d'indicateur, soit 45 séries en tout, avec les données correspondantes. Il n'y a pas eu d'essais pour déterminer la puissance évaporatoire des deux principales chaudières à double façade employées pendant le trajet, et je regrette d'avoir à dire que le chef-mécanicien du bâtiment ne fut pas en état d'improviser un appareil quelconque pour mesurer avec quelque exactitude la quantité d'eau d'alimentation fournie à ces chaudières ».

La dépense journalière d'huile est une donnée de beaucoup d'importance, puisque les réservoirs contiennent à peine assez de pétrole pour faire l'aller et retour, et qu'il n'y a à bord qu'un seul jour de charbon. L'huile était mesurée d'abord par la quantité pompée dans les deux réservoirs intermédiaires, et qu'on pouvait

Digitized by Google

lire sur l'échelle placée derrière les niveaux; secondement, cette quantité était vérifiée par le nombre de pouces extraits par quart de chaque citerne; troisièmement, une autre vérification, celle qui était considérée comme la plus sûre, car elle portait sur de grandes quantités, était de sonder les citernes de temps en temps et de comparer les quantités enlevées avec les dépenses portées sur le journal.

La plus soigneuse inspection passée à Tahiti ne permit pas de discerner le moindre mauvais effet de la flamme sur les chaudières. Il n'y avait eu à signaler pendant la traversée ni fuites ni incidents d'aucune nature; les chaudières, en un mot, s'étaient très bien comportées et il n'y avait jamais eu aucune difficulté dans leur alimentation. Comme j'avais, à mon retour, l'ordre de me rendre à Boston immédiatement après mon arrivée à San-Francisco, je n'eus pas l'occasion d'inspecter encore les chaudières; mais elles paraissaient en bon état et aucun défaut n'était visible de l'extérieur.

A Tahiti, les tubes furent ramenés à la gratte; les plaques de tête, les courants de flamme, cendriers et foyers furent nettoyés. Le total des dépôts recueillis dans ces divers endroits *remplissaient à peine deux seaux à escarbilles*[1], et ces dépôts étaient le résultat non seulement de la marche de douze jours vers Tahiti, mais aussi des trois essais préliminaires effectués par les fournisseurs.

Le premier, qui était un essai sur place de 4 heures, fut fait avec du charbon de Comax; les deux autres, chacun d'une durée de 8 heures, étaient faits en route libre et en brûlant du pétrole. Fait à noter, les tubes n'avaient jamais été nettoyés avant l'arrivée à Tahiti.

On a l'intention, désormais, de faire le voyage d'aller et retour de 24 jours sans nettoyer les tubes.

Il n'a pas été pris à bord du *Mariposa* d'autres précautions que celles prises habituellement à bord des navires pour se garder contre le feu ou l'explosion. Tous les endroits où l'huile peut avoir accès sont bien ventilés. Cette huile est un produit lourd, d'un brun foncé, semblable à la mélasse; à l'air libre, elle brûle lente-

[1] Je crois que l'on ne saurait trop appeler l'attention sur ce fait remarquable : l'absence presque totale de suie sur des surfaces de chauffe dont l'étendue dépasse 800 mètres carrés et dans une chauffe de douze jours accomplie avec des appareils à peine essayé et un personnel sans expérience. (*Note du traducteur.*)

Digitized by Google

ment en émettant beaucoup de fumée ; mais elle émet des gaz volatils qui forment avec l'air des mélanges explosifs, les réservoirs vides ou à peu près, étant plus dangereux à cet égard que ceux qui sont pleins.

Le navire est éclairé à l'électricité ; en outre, des lampes ordinaires à main sont constamment allumées dans les chaufferies pour éclairer les brûleurs ; les chauffeurs fument pendant le quart ; enfin l'huile n'est pas traitée avec plus de soin que si c'était du charbon.

Dans le voyage de retour, le chargement de coprah était tout entier emmagasiné dans le voisinage des conduits de ventilation des citernes, recouvrant complètement celles-ci et en rendant l'accès et la surveillance impossibles.

Des six chauffeurs, trois furent distraits du service dès le second jour du départ ; on ne laissa qu'un homme par quart pour conduire 12 foyers dans trois chaufferies distinctes séparées par la longueur des chaudières à double façade.

Comme brûleur de charbon, le *Mariposa* avait autrefois le personnel de machine suivant :

1 chef-mécanicien, 3 aides-mécaniciens, 3 graisseurs, 12 chauffeurs, 12 soutiers, 3 surveillants de l'alimentation, 1 domestique, 1 magasinier : en tout 36 hommes. Une réduction de 16 hommes dans le personnel des chaufferies a pu être effectuée dès qu'on a adopté le pétrole comme combustible.

On reconnait aujourd'hui que, pour le service à la mer, il n'est plus besoin que de trois chauffeurs, et il y en a encore six ; ceci réduirait le personnel à dix-sept hommes.

La température dans les chaufferies paraît être à peu près la même qu'au temps de la chauffe au charbon, mais la température de la culotte de la cheminée est plus élevée, elle atteint jusqu'à 385°, chiffre qui indique une perte de chaleur notable.

La température de l'huile dans les réservoirs intermédiaires, variait de 20° à 37° pendant le voyage d'aller, et de 32° et 40° pendant le retour.

Les appareils auxiliaires à huile comprennent : une grande pompe à huile, deux petites pompes à huile, deux réchauffeurs d'huile, un compresseur d'air et quatre filtres.

Digitized by Google

| DATES. | DURÉE effective de la marche. | MILLES par jour. | MILLES par heure. | NOMBRE DE TOURS par minute. | PUISSANCE indiquée (machine principale seulement. | HUILE dépensée par jour. | HUILE dépensée par heure. | SURFACE DE GRILLE (2 chaudières doubles). | SURFACE DE CHAUFFE (2 chaudières simples). | HUILE par heure et par cheval. | HUILE par mille parcouru. | MILLES parcourus par tonne d'huile. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | h. m. | | | | | kil. | kil. | m². | m². | | | |
| *San-Francisco à Tahiti.* | | | | | | | | | | | | |
| 16 juillet..... | 23 55 | 289 | 12,08 | 58,74 | 1475 | 37.420 | 1.560 | 24 | 770 | 1,060 | 130 | 7,84 |
| 17 — ..... | 24 12 | 298 | 12,3 | 61,1 | 1768 | 37.700 | 1.560 | 24 | 770 | 0,860 | 126 | 8,02 |
| 18 — ..... | 24 12 | 302 | 12,5 | 62,5 | 1950 | 37.720 | 1.560 | 24 | 770 | 0,800 | 125 | 8,13 |
| 19 — ..... | 24 8 | 311 | 12,8 | 63,4 | 1864 | 37.720 | 1.560 | 24 | 770 | 0,835 | 122 | 8,38 |
| 20 — ..... | 21 7 | 285 | 13,1 | 65,7 | 2200 | 33.400 | 1.560 | 24 | 770 | 0,720 | 117 | 8,67 |
| 21 — ..... | 24 11 | 321 | 13,26 | 65,6 | 2398 | 34.200 | 1.420 | 24 | 770 | 0,590 | 106 | 9,55 |
| 22 — ..... | 24 15 | 306 | 12,6 | 65,8 | 2270 | 37.000 | 1.520 | 24 | 770 | 0,670 | 122 | 8,40 |
| 23 — ..... | 24 27 | 307 | 12,5 | 65,7 | 2240 | 34.850 | 1.450 | 24 | 770 | 0,650 | 115 | 8,95 |
| 24 — ..... | 24 16 | 335 | 13,8 | 68 | 2386 | 36.310 | 1.490 | 24 | 770 | 0,630 | 108 | 9,35 |
| 25 — ..... | 24 11 | 351 | 14,5 | 69,9 | 2470 | 37.310 | 1.540 | 24 | 770 | 0,630 | 106 | 9,59 |
| 26 — ..... | 24 3 | 333 | 13,9 | 69,1 | 2129 | 37.450 | 1.560 | 24 | 770 | 0,730 | 111 | 9,03 |
| TOTAUX..... | 262 57 | 3.438 | » | » | » | 401.100 | » | » | » | » | » | » |
| MOYENNES..... | » | » | 13,12 | 65,2 | 2193 | 36.460 | 1.525 | » | » | 0,743 | 117 | 8,585 |
| *Tahiti à San-Francisco.* | | | | | | | | | | | | |
| 1er août..... | 23 50 | 298 | 12,6 | 65,3 | 2172 | 34.900 | 1.460 | 24 | 770 | 0,675 | 117 | 8,70 |
| 2 — ..... | 23 44 | 323 | 13,6 | 70,1 | 2490 | 40.600 | 1.710 | 24 | 770 | 0,680 | 126 | 8,08 |
| 3 — ..... | 23 45 | 322 | 13,6 | 70,1 | 2646 | 40.600 | 1.710 | 24 | 770 | 0,650 | 127 | 8,85 |
| 4 — ..... | 23 46 | 334 | 14,0 | 71,3 | 2785 | 42.000 | 1.800 | 24 | 770 | 0,645 | 126 | 8,06 |
| 5 — ..... | 23 44 | 357 | 15,04 | 72,4 | 2892 | 44.400 | 1.860 | 24 | 770 | 0,630 | 124 | 7,96 |
| 6 — ..... | 23 45 | 346 | 14,6 | 71,9 | 2772 | 45.000 | 1.890 | 24 | 770 | 0,680 | 130 | 7,80 |
| 7 — ..... | 23 45 | 322 | 13,5 | 71,0 | 2777 | 45.000 | 1.890 | 24 | 770 | 0,680 | 140 | 7,27 |
| 8 — ..... | 23 43 | 343 | 14,4 | 71,9 | 2936 | 45.700 | 1.900 | 24 | 770 | 0,635 | 135 | 7,62 |
| 9 — ..... | 23 45 | 327 | 13,7 | 69,4 | 2553 | 44.400 | 1.860 | 24 | 770 | 0,725 | 135 | 7,27 |
| 10 — ..... | 23 44 | 347 | 14,6 | 72,9 | 2863 | 46.500 | 1.930 | 24 | 770 | 0,685 | 135 | 7,60 |
| 11 — ..... | 23 | 341 | 14,8 | 73,54 | 2968 | 46.700 | 2.030 | 24 | 770 | 0,685 | 138 | 7,41 |
| TOTAUX..... | 260 31 | 3.660 | » | » | » | 475.800 | » | » | » | » | » | » |
| MOYENNES..... | » | » | 14,05 | 70,91 | 2770 | 43.250 | 1.820 | » | » | 0,670 | 130 | 7,82 |
| Total et moyenne (des deux voyages.) | » | 7.098 325,7 | » | 68,05 | 2481 | » | » | » | » | » | » | » |

NOTA. — Pour la facilité des comparaisons avec le journal de la machine, le jour est compté de midi à midi. Le 16 juillet commence le 15 à midi et finit le 16 à midi. Ceci ne laisse que 2 heures de marche au 15 juillet, qui seront tenues hors des calculs. La puissance moyenne des machines principales (11 jours) fut établie non en prenant la moyenne des parcours journaliers, mais en prenant les moyennes des tours pour le trajet total de 11 jours, en prenant les diagrammes approchés de ces nombres de tours comme base pour calculer la puissance. Le 20 juillet, stoppé 2 h. 1/2 pour boucher des fuites aux tubes du condenseur. Les 25, 26 juillet, coup de vent sous le grand foc et la misaine, le vent étant du travers par bâbord. Le 7 août, fort vent et mer debout. Le 8 août, vent et mer modérée de l'avant.

Digitized by Google

Le 3 août, le compresseur d'air eut besoin d'être examiné et l'on employa la vapeur comme agent pulvérisateur pendant deux heures et demie, jusqu'à ce que le compresseur fut remis en marche. Pendant ce temps, le bouilleur fournissait assez d'eau pour le maintien en fonction de 20 brûleurs; les machines ne furent pas stoppées pendant que l'on passait de l'air à la vapeur comme pulvérisateur, et elles donnèrent une moyenne de 67t,8 pendant les deux heures et demie. Elles faisaient auparavant 70 tours. Pendant les quatre jours de séjour à Tahiti, la chaudière principale avant à trois foyers fut mise en pression pour le service du bord. Elle était alimentée avec l'eau du quai.

Deux brûleurs dans le foyer milieu donnaient généralement assez de vapeur pour actionner les machines et appareils auxiliaires suivants, évacuant tous à l'atmosphère :

Machine à glace, dynamo, pompe d'aspiration, injecteur d'alimentation, deux treuils de chargement, une petite pompe à vapeur, vapeur pour la cuisine, les baignoires, etc.

Au début, deux chauffeurs et un surveillant des niveaux étaient de quart à la fois, chaque chauffeur ayant une chaufferie de six foyers ou douze brûleurs. Les hommes avaient peu d'expérience, la combustion était médiocre, on faisait beaucoup de fumée, on brûlait beaucoup d'huile, et on n'obtenait qu'une petite vitesse.

Pour établir dans quelle mesure ce mauvais fonctionnement était imputable aux brûleurs, un seul chauffeur fut chargé à la fois de 12 foyers (24 brûleurs). Immédiatement la combustion fut améliorée. Malheureusement, le sommet de la cheminée ne peut pas être vu de chacune des chaufferies, de sorte que les chauffeurs ne peuvent juger du degré de perfection de la combustion par l'aspect de la fumée, mais seulement par celui de la flamme ou par le ronflement des brûleurs. Lorsqu'on dessinera une chaufferie pour combustible liquide, il y aura lieu de disposer les panneaux d'aération de telle manière que le sommet de la cheminée puisse être aperçu de chaque chaufferie.

Le travail des chauffeurs serait d'un autre côté rendu plus facile et les résultats économiques seraient meilleurs si la pression de l'huile et celle de l'air étaient tenues parfaitement constantes, ainsi que la température de réchauffage de l'huile; il est certain que dans ces conditions les appareils, une fois réglés, n'auraient plus

Digitized by Google

besoin que d'être très peu touchés. Mais si la température de l'huile s'élève, elle s'écoule plus librement et une retouche est nécessaire; il en est visiblement de même en ce qui concerne la pression.

Ce sont là des détails qui peuvent être aisément réglés.

En plus des valves indépendantes d'arrivée d'air et d'huile, les brûleurs possèdent, on le sait, un robinet d'air et un robinet d'huile reliés par le même levier qui commande à la fois l'entrée de l'un et de l'autre, permettant à l'opérateur de les intercepter tous deux à la fois en cas de besoin. Au début, lorsque la pression de la vapeur montait trop et qu'on supprimait un des brûleurs, c'était par le moyen de ce levier; mais il arrivait alors que le compresseur d'air ayant moins de travail et son régulateur étant peu sensible, la pression de l'air augmentait, nécessitant des retouches à toutes les valves des brûleurs en fonction; d'où infailliblement production de fumée. On a bien vite renoncé à ce procédé; actuellement, lorsqu'on désire supprimer un brûleur, l'huile seule est interceptée par la valve indépendante d'arrivée sur le brûleur; la valve d'air n'est pas touchée, de sorte que le travail du compresseur d'air demeure à peu près constant; puis, lorsque le brûleur est de nouveau remis en fonction, la valve d'huile est ouverte et le rallumage se fait immédiatement par la flamme des brûleurs adjacents.

A l'allumage des feux, les grandes chaudières étant froides, la vapeur de pulvérisation est empruntée à la chaudière auxiliaire qui brûle du charbon, et le compresseur d'air, les pompes à huile et le réchauffeur sont mis en fonction. L'huile est enflammée par des étoupes ou des chiffons gras introduits dans l'espace entourant le brûleur et allumés avec une lampe.

Quelquefois, lorsque la pression d'air est trop élevée, ou que l'huile arrive insuffisamment, la flamme oscille et peut s'éteindre. Si l'huile continue à arriver dans ces conditions, en rallumant il y a une petite explosion de gaz dans le foyer, avec un retour des flammes en arrière à travers les trous de regard et les cendriers.

Le 20 juillet, lorsqu'on stoppa pendant deux heures et demie pour boucher des tubes du condenseur, un brûleur sur chaque façade des deux grandes chaudières (4 brûleurs en tout) fournissaient assez de vapeur pour actionner toutes les machines auxiliaires, comprenant : pompe d'alimentation auxiliaire, pompe d'épuisement, compresseur

Digitized by Google

d'air, machine à glace, dynamo et pompe de circulation; toutes ces machines évacuant à l'atmosphère.

Dans le brûleur employé, qui est du système Grundell-Tucker (voir le dessin), l'huile, réchauffée au préalable dans un appareil spécial, par un serpentin de vapeur, pénètre dans le tuyau intérieur d'où elle sort par les petits trous dirigés normalement à l'axe.

L'air, d'abord chauffé par la compression à $1^k,400$ au moins, est ensuite porté à la température d'environ 176°, par son passage dans le réchauffeur. L'air, d'ailleurs, peut être employé à la température même à laquelle il quitte le compresseur, et il le fut ainsi au début du voyage d'aller jusqu'au 17 juillet.

On a vu que cet air, sous la pression d'environ $1^k,400$, entoure le tuyau d'huile et sort du brûleur en passant à travers de petits sillons en hélice, disposés comme les rayures d'un canon. Il entraîne dans son mouvement, à la fois longitudinal et rotatoire, les petits filets d'huile jaillissant du tube intérieur, et il se forme ainsi une nappe fluide de forme annulaire et évasée. Une arrivée d'air supplémentaire a lieu à travers les portes à charnières du cendrier; cet air est dirigé normalement à la direction de la flamme par un mur courbe en briques réfractaires construit dans le cendrier tout près de la façade.

On reconnaît que la combustion se fait bien, lorsqu'une flamme stable, pleine, blanche ou jaunâtre remplit le foyer.

On a éprouvé quelques difficultés pour bien régler l'arrivée du pétrole aux réchauffeurs à l'aide de la pompe; il en résultait des variations dans la température de ces réchauffeurs, et par suite dans l'écoulement vers les brûleurs. Il manque ici un bon régulateur automatique, analogue aux purgeurs de vapeur et faute de mieux, on opère à la main.

D'autre part, lorsqu'il arrive que l'huile est trop réchauffée (au-dessus de 65° C), une partie des gaz volatils se dégagent et par leur mélange avec l'air dans les réchauffeurs et les brûleurs peuvent s'enflammer : ce phénomène s'est produit une fois dans un réchauffeur et a eu pour résultat de le porter au rouge.

Une autre difficulté provenait de l'engorgement des filtres par des matières étrangères et des impuretés. Il eut pour effet, un jour (le 10 août), d'éteindre tous les feux.

Or, juste au moment où ceux-ci se rallumaient, nous vîmes se

Digitized by Google

produire un nouveau phénomène ; l'arrivée d'air continuait aux brûleurs, mais il n'était alimenté que d'une insuffisante quantité de pétrole et l'on vit alors se dégager de la cheminée une épaisse colonne de fumée, blanche d'ailleurs comme la vapeur.

Cela dura très peu et les choses reprirent vite leur cours normal.

Pour prévenir toute difficulté du côté des filtres, il faudra évidemment disposer ceux-ci par paires, afin que l'un des deux soit toujours prêt à fonctionner.

La vitesse du navire fut beaucoup plus grande, près d'un nœud en moyenne, dans le voyage de retour qu'à l'aller, ce qui est attribué en partie à la meilleure combustion du pétrole due à la plus grande expérience des chauffeurs, en partie aussi à la visite des mouvements de la machine à Tahiti, par le personnel du bord ; mais elle tient principalement à l'augmentation de la consommation de pétrole que l'on put se permettre, le voyage d'aller ayant prouvé qu'il en restait largement pour le retour, ce dont on pouvait quelque peu douter auparavant et qui n'était pas sans causer quelque appréhension, le navire n'étant approvisionné de charbon que pour vingt-quatre heures.

La puissance maxima ne fut pas développée dans les deux chaudières employées, mais à certains moments elle fut aisément dépassée avec deux ou même quatre brûleurs en mains, et il semble bien que la puissance indiquée pourrait aisément atteindre celle que l'on peut réaliser par un bon système de tirage forcé.

Nous rappellerons que les calculs sont tous établis sur la puissance indiquée des machines principales seulement.

Aucun diagramme n'a pu être pris sur aucune des machines auxiliaires, mais on peut estimer leurs puissances respectives aux chiffres suivants :

| | chevaux. |
|---|---|
| Compression d'air à 60 tours par minute | 110 |
| Pompe d'alimentation auxiliaire, et deux pompes à huile, l'une d'elles employée par intermittences | 30 |
| Dynamos | 30 |
| Machine à glace | 7 |
| Pompe de circulation | 5 |
| Pompe de service | 2 |
| Bains, bouilleurs, cuisines, etc | 11 |
| TOTAL | 195 |

On ne se sert pas de la machine à gouverner, sauf près des ports.

Digitized by Google

Les poids des appareils auxiliaires à huile sont les suivants :

| | tonneaux. |
|---|---|
| Compresseur d'air | 9 |
| 2 réservoirs intermédiaires | 12 |
| 2 réchauffeurs d'huile | 2 |
| 3 pompes à huile | 6,250 |
| Réchauffeurs d'air | 3,100 |
| Tuyaux, valves, accessoires, ventilateurs | 8,000 |

Il convient de rappeler que les chaudières étaient faites pour brûler du charbon ; que le matériel pour brûler de l'huile fut disposé à la hâte (les ouvriers quittaient à peine le navire lorsque sonnait la cloche de départ), que les chauffeurs étaient sans aucune expérience au sujet du chauffage à l'huile et que les appareils automatiques ne fonctionnaient guère convenablement.

Avec une pression d'air constante ; avec l'huile réchauffée à une température constante d'environ 60° C ; avec des filtres d'huile disposés par paires, de manière que l'un d'eux soit toujours en état de fonctionner, et avec quelque expérience du chauffage, les résultats économiques de la chauffe à l'huile seront certainement bien meilleurs dans le prochain voyage.

Le travail des chauffeurs, déjà très facile, sera réduit à une sorte de surveillance automatique.

Ces hommes, d'ailleurs, n'ont pas besoin d'être solidement constitués et il ne sera plus nécessaire de leur donner une instruction spéciale comme avec le charbon ; il leur suffira d'avoir bon œil, bonne oreille, quelque peu de sens commun et le désir d'apprendre un métier nouveau et facile.

Nota. — Le rapport du chef-mécanicien, sur le second voyage du *Mariposa*, fait savoir que la consommation d'huile dans le second voyage a été considérablement moindre que dans le premier ; ce bon résultat est attribué aux perfectionnements de détail introduits dans l'installation du combustible liquide et à la plus grande habileté du personnel de la machine.

Traduit de la *Marine-Review*,
par le mécanicien en chef, M. Henry Caralp.

---

*Le Gérant :* R. Chapelot.

---

Paris. — Imprimerie R. Chapelot et Cᵉ, rue Christine, 2.

Digitized by Google

# LE CONTRÔLE

DE

# L'ADMINISTRATION DE LA MARINE

## DEVANT L'OPINION PUBLIQUE

## ET DEVANT LE PARLEMENT.

MÉMOIRES ET DOCUMENTS RÉUNIS ET ANNOTÉS

PAR C. CHÂTELAIN, CONTRÔLEUR GÉNÉRAL DE LA MARINE.

## TROISIÈME PARTIE

*(Suite).*

**Rapport fait au nom de la Commission de la marine chargée d'examiner le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant organisation du corps du Contrôle de l'Administration de la marine,**

PAR M. COMBES, Sénateur.

*(Suite.)*

**Réfutation du contre-projet.**

*Vraie nature de la responsabilité du préfet maritime.*

Nous avons exposé minutieusement et avec une scrupuleuse fidélité les motifs d'ordres divers qui militent, selon l'amiral de Cuverville, en faveur de l'adoption de son contre-projet. Ces motifs sont d'importance inégale. Les uns dérivent de la nature des fonctions, les autres des circonstances du moment, d'autres enfin de l'histoire et de l'expérience. Nous nous sommes efforcés de n'en omettre aucun, pour ne pas encourir le reproche d'avoir, même involontairement, affaibli le contre-projet.



Digitized by Google

Mais la raison fondamentale du contre-projet, celle qui, de l'aveu de l'amiral de Cuverville, a déterminé le changement survenu dans ses opinions, c'est la conception qu'il se forme du préfet maritime, de ses devoirs et de sa responsabilité. C'est pour procurer au préfet maritime les moyens de remplir ses devoirs et de dégager sa responsabilité qu'il a imaginé de lui conserver, sous le nom de contrôle, pour son usage propre et l'accomplissement de sa haute mission, cette surveillance administrative du commissariat qui, autrement, s'évanouira, sans espoir de retour, du jour où le Parlement votera le projet de loi relatif à l'autonomie des directions. L'article premier du contre-projet, qui en renferme l'idée essentielle, l'idée génératrice, le dit expressément. Entre la rédaction de cet article et le texte du même article dans le projet de loi du gouvernement, la divergence de vues est radicale et absolue.

Le projet de loi institue un contrôle local permanent pour le compte du ministre; le contre-projet institue un contrôle local permanent pour le compte du préfet.

Dans le projet de loi, les contrôleurs locaux sont les délégués du ministre et sauvegardent sa responsabilité; dans le contre-projet, les contrôleurs locaux sont les délégués du préfet, dont ils sauvegardent la responsabilité.

L'antithèse est formelle. Les deux systèmes sont inconciliables.

Qu'est-ce donc que cette responsabilité du préfet maritime, qui joue le rôle prédominant dans la conception de l'amiral de Cuverville? Est-elle bien ce que la montre et ce que la dit être l'auteur du contre-projet?

Que le préfet maritime soit responsable, ce n'est pas douteux; c'est une conséquence naturelle de la haute fonction qui lui est déléguée. Chef supérieur de l'arsenal, le préfet maritime est le moteur de tout le mécanisme administratif et technique. Il répond du bon ordre, du fonctionnement normal, de la marche régulière des services.

Mais comme, en matière d'administration proprement dite, on se trouve en présence d'un ordre de faits sujets à appréciation et d'une infinie variété, ce n'est pas lui, à proprement parler, qui *administre* dans le sens strict du mot.

Qu'est-ce, en effet, qu'administrer dans la marine? C'est recevoir des crédits de délégation et en disposer; c'est pourvoir aux besoins de tout le personnel, prévoir toutes les nécessités du service, pro-

Digitized by Google

céder à des achats, ordonner les entrées et sorties de matières en approvisionnement dans les magasins, recruter des ouvriers, diriger des travaux ; c'est encore liquider des dépenses, les mandater sur le Trésor public et en rendre le compte.

Or, le soin d'accomplir tous ces actes essentiels de l'administration n'incombe pas au préfet maritime, mais à chacun des chefs chargés, sous sa haute autorité, de diriger les divers services techniques ou administratifs.

Le préfet maritime est donc bien moins un administrateur qu'un délégué du pouvoir central chargé de coordonner et de centraliser l'action des divers services de l'arsenal, spécialisés dans une compétence professionnelle, et d'y personnifier l'unité de pouvoir.

Si, par sa faiblesse ou sa négligence, le désordre règne dans les services, si le travail y languit, si les ressources y sont gaspillées en dépenses illégales, la responsabilité du préfet maritime se trouve engagée. Il n'est pas à la hauteur de sa mission. C'est au tour du ministre d'aviser, s'il ne veut pas que sa responsabilité propre soit également compromise.

Mais la responsabilité des préfets maritimes, qui est d'ordre général et embrasse l'ensemble des services, ne fait pas obstacle à la responsabilité personnelle des chefs de service, dans la sphère assignée à chacun d'eux. Ces deux responsabilités sont distinctes et nullement contradictoires. L'une est superposée à l'autre, *mais ne l'absorbe pas*. De même que le préfet maritime est responsable de la tenue régulière de l'ensemble des services, de même le directeur, placé à la tête d'un service, est responsable de son bon fonctionnement.

S'agit-il, par exemple, de la direction des constructions navales : le directeur est personnellement responsable de la manière dont les travaux sont conduits et exécutés; c'est à lui que l'autorité supérieure a le droit de s'en prendre, si tout ne s'y fait pas avec ordre, activité, régularité. Une malfaçon se produit-elle? S'il est avéré que le directeur y a contribué par de fausses mesures, des instructions inexactes ou un défaut d'instructions, qu'il n'a pas donné au travail une surveillance suffisante, il sera, à bon droit, mis en cause pour la part de faute qui lui incombe, de même que la culpabilité de ses sous-ordres pourra être justement recherchée. Personne, dans ce cas, n'aura l'idée de faire remonter jusqu'au préfet

Digitized by Google

maritime la responsabilité d'une faute technique qu'il n'était en son pouvoir ni de prévoir ni d'empêcher.

Autre exemple : un déficit se révèle dans un approvisionnement de la direction de l'artillerie. Peut-on, de bonne foi, l'imputer au préfet maritime, s'il est établi que le déficit a son origine dans un état de prévisions inexact, qui a été fourni au moment voulu par le service compétent? N'est-ce pas manifestement ce service qui est responsable?

Répétons encore une fois que la responsabilité encourue par le préfet maritime est liée à la direction générale de l'arsenal, à la bonne tenue des services, pris ensemble ou séparément, aux habitudes d'ordre ou de désordre qui signalent leur bon ou mauvais fonctionnement. Dans les affaires où l'intervention du préfet n'a pas à se produire, les chefs de service demeurent seuls responsables de leur administration. Lorsqu'il approuve leurs propositions, c'est à eux qu'incombe la responsabilité première. Le préfet ne devient seul responsable des décisions qu'il prend que lorsqu'il substitue ses vues personnelles à celles des directeurs. Il le serait aussi et répondrait des erreurs et des fautes commises, si, perdant de vue, bien qu'averti, que son plus haut devoir est de tenir la main à l'exécution des lois, décrets et règlements destinés à garantir la marche régulière des services, il donnait des ordres ou prescrivait des dépenses qui y seraient contraires, ou bien encore s'il couvrait de son autorité des pratiques défectueuses ou abusives. Le résultat de tels ordres ou d'une semblable tolérance serait imputable à lui seul et le serait à bon droit, puisqu'il aurait agi en parfaite connaissance de cause. Hors ces cas de faute personnelle, la responsabilité du préfet maritime se circonscrit de la manière que nous avons indiquée.

Qu'on se reporte aux articles 16 et 61 de l'ordonnance du 14 juin 1844, on y trouvera la confirmation de nos assertions. On verra, à l'article 16, que le préfet est responsable de toutes les dépenses en deniers, matières et main-d'œuvre qu'il aurait ordonnées ou sciemment tolérées et qui seraient contraires, soit aux lois et ordonnances, soit aux ordres du ministre de la marine. On verra, au deuxième paragraphe de l'article 61, que chaque chef de service est responsable des actes relatifs à ses fonctions et que, s'il résulte de ces actes des dépenses en deniers ou en matières qui n'auraient

Digitized by Google

pas été ordonnées par le ministre ou qui seraient contraires aux ordonnances et règlements en vigueur, il aura à justifier qu'il a agi en conséquence des ordres écrits du préfet maritime et après lui avoir fait des représentations qui n'ont pas été accueillies.

Peut-être nous opposera-t-on que le décret du 25 août 1900, qui a donné aux directions des arsenaux leur autonomie, dispose, dans son article 2, que le préfet maritime est directement responsable de l'exécution, dans son arrondissement, des lois, ordonnances, décrets et règlements, ainsi que des ordres du ministre. Nous répondrons que le décret dispose aussi que « cette responsabilité « ne s'exerce que sous réserve de celle qui incombe aux chefs de « service, responsables des actes de leur administration dans les « conditions déterminées par les lois, ordonnances, décrets et « règlements en vigueur ».

Et pour qu'il ne reste dans l'esprit aucun doute sur la nature de cette dernière responsabilité, le deuxième paragraphe de l'article 18 du décret reproduit textuellement l'article 61 de l'ordonnance du 14 juin 1844.

Voilà donc, pour les cas envisagés, les responsabilités nettement définies et graduées. Les chefs de service sont directement responsables des actes de leurs services. Le préfet maritime n'en devient responsable que s'il passe outre à leurs représentations et si, par des ordres écrits, il provoque ou sanctionne des infractions aux règlements.

Tels ont été jusqu'à ce jour, de droit comme de fait, les principes qui ont présidé à la détermination des responsabilités. On s'est plaint, non sans raison, que, sauf dans des cas beaucoup trop rares, les recherches en ce sens n'ont pas abouti ou, du moins, que les responsabilités n'ont pas été rendues effectives. La faute en est en partie à l'ancienne organisation administrative, en partie aux dépositaires du pouvoir. Dans l'ancienne organisation, les responsabilités ne ressortaient pas avec assez de netteté des attributions de chaque service. Ces attributions étaient trop complexes et trop mal définies. Il n'était presque pas d'opération administrative à laquelle le commissariat et le service technique ne concourussent. Sur le papier, le rôle de chacun d'eux semblait bien précisé. Dans la réalité des choses, l'opération, ne pouvant être effectuée que par leur collaboration et, par conséquent, leur entente, amenait des

Digitized by Google

correspondances, des échanges de vues, des concessions mutuelles, qui empêchaient ordinairement de faire le départ exact de la participation de chacun. C'était le premier obstacle à la recherche des responsabilités et la cause principale des insuccès.

Mais, à cette cause s'ajoutait une cause morale, qui tient au tempérament et aux habitudes de notre administration. Un faux esprit de solidarité s'est glissé dans tous les services. Le véritable esprit y entretiendrait l'harmonie, l'accord des vues et des volontés, l'émulation. Le faux esprit y excuse volontiers et, qui plus est, y cache les fautes. Il n'y a pas, en France, un seul corps de fonctionnaires où cette tendance ne se manifeste plus ou moins et n'énerve la répression des fautes commises. Nulle part peut-être elle n'est plus active et plus nuisible que dans l'administration de la marine, où l'opinion publique a une peine extrême à pénétrer et où elle n'aperçoit que confusément un ensemble d'objets qui ne sont bien saisissables qu'à un petit nombre d'initiés. Tous les services de cette administration s'unissent dans un même sentiment : la marine est une petite patrie dans la grande. Qui sait même si, pour plusieurs d'entre eux, elle n'est pas la grande patrie dans la petite? Toucher à la marine, c'est toucher à la patrie. L'honneur et le patriotisme veulent qu'on la croie parfaite, irréprochable. Ils exigent qu'on dissimule ses imperfections et qu'on voile les fautes qui s'y commettent. Voilà pourquoi chaque service met un amour-propre exagéré, qu'il prend pour une suggestion du patriotisme, à nier ou, tout au moins, à pallier les défaillances individuelles de ses fonctionnaires.

Enfin, brochant sur le tout, la faiblesse de l'administration centrale, du ministre de la marine tout le premier, a trop épaissi à plaisir les ténèbres qui s'élèvent de tous côtés pour couvrir les coupables et supprimer les responsabilités.

Pour être ainsi esquivée, la responsabibité n'en existe pas moins. Elle n'en résulte pas moins des lois, décrets et règlements. Elle n'en pèse pas moins, à des degrés divers et dans des conditions qui varient avec les situations, sur le ministre de la marine, sur son délégué le préfet maritime, sur les directeurs des services et sur leurs agents. C'est encore une façon de la supprimer que de l'*absorber* dans un seul homme, dans le préfet maritime, et c'est là tout le système, l'objectif même, pouvons-nous dire, du contre-projet.

Digitized by Google

De ce que le préfet maritime est responsable de l'ordre et de la régularité dans l'administration de l'arsenal, l'amiral de Cuverville en conclut qu'il est responsable de *tous* les actes qui s'y accomplissent. Du haut en bas de l'échelle administrative, tout est son œuvre. Il est censé tout connaître, tout faire ou laisser faire. Nous demandons ce que devient dans une semblable conception la responsabilité des directeurs. S'ils ne sont plus que des instruments entre les mains du préfet maritime, s'ils ne font plus un acte que ce dernier ne connaisse, n'autorise par son silence ou n'empêche, comme il lui plaît, il n'y a plus dans l'arsenal qu'une volonté et qu'une action, la sienne.

Jamais, au grand jamais, un esprit désintéressé n'aurait conçu de la sorte la responsabilité du préfet maritime. Dans la marine, comme à la guerre, et quelle que soit la prédominance du corps principal, on ne saurait méconnaître à ce point la nécessité des spécialités techniques, des compétences professionnelles. Cette nécessité, dans son rapport à la Chambre des députés relatif au projet de loi sur l'administration de l'armée, Margaine la proclamait dans les termes suivants : « La logique et le bon sens exigent, *dans chaque branche ou spécialité*, une direction responsable confiée à des hommes rompus aux affaires, ayant une connaissance théorique et pratique aussi complète que possible de leur service spécial et ayant parmi leurs agents d'exécution une catégorie d'agents comptables parfaitement au courant des détails de la comptabilité [1]. »

Mais ce qui rend encore plus inadmissible et plus inexplicable le système du contre-projet, c'est que son auteur a raisonné, non dans les conditions de l'ancienne organisation, mais dans les conditions de l'organisation nouvelle, qui est celle de l'autonomie des directions. Il reconnaît que cette organisation nouvelle a été projetée, en grande partie, pour favoriser la recherche et la mise en jeu des responsabilités. S'il était conséquent avec lui-même, il devrait reconnaître que ces responsabilités deviendront plus effectives qu'autrefois et, poussant jusqu'au bout la logique, il devrait les laisser à qui elles incombent. Point du tout, ces responsabilités ne seront effectives que devant le préfet maritime. Elles se concentreront, *elles s'épuiseront en lui*. Tous les actes, toutes les opérations que le

[1] *Deuxième législature, session* 1880, *n°* 2279, page 1.

Digitized by Google

préfet maritime aura laissés s'accomplir, indépendamment de toute intervention, de tout ordre de sa part, deviendront ses opérations et ses actes. Il en sera seul responsable devant le ministre. C'est le fond même de la théorie du contre-projet.

Voilà pourquoi l'amiral de Cuverville réclame, pour l'usage exclusif du préfet maritime, et sous la dénomination fallacieuse de contrôle local, un corps de surveillants administratifs par lesquels il puisse voir et saisir *tous* les actes d'administration qui se feront dans les divers services. Il emprunte ces surveillants aux cadres du commissariat. Mais il ne réfléchit pas qu'à côté des opérations administratives il se consomme dans l'arsenal une foule d'opérations techniques, pour lesquelles le commissariat est dépourvu de toute compétence. Qui surveillera ces opérations pour le compte du préfet maritime? Qui mettra sa responsabilité à couvert de ce côté-là, en lui signalant les fautes à prévenir ou les défectuosités à redresser? Si l'on admet que des surveillants administratifs sont indispensables au préfet maritime pour dégager sa responsabilité en matière administrative, des surveillants techniques ne lui seraient pas moins indispensables en matière de travaux. Responsable de *tous* les actes des services, le préfet maritime doit les connaître tous pour les approuver ou les improuver, les arrêter ou les laisser passer, en d'autres termes, pour ne pas tolérer que ces actes engagent sa responsabilité sans son aveu.

Que l'amiral de Cuverville le veuille ou non, sa théorie, qui paraîtrait à bon droit excessive dans l'ancienne organisation administrative des arsenaux, devient monstrueuse dans le système de l'autonomie des directions. Disons le mot : elle est la négation même de cette autonomie. Nous ne dirons pas qu'elle n'a été inventée que pour y faire échec. Car elle a été de tout temps la théorie favorite des préfets maritimes. C'était celle de l'amiral Gueydon, qui, partant de la donnée que le préfet maritime est le délégué du ministre de la marine, en qui tous les pouvoirs viennent s'absorber, voulait le même privilège pour son délégué. C'était la théorie de l'amiral Lugeol, qui protestait contre la présence d'un fonctionnaire indépendant dans l'arsenal, tout comme le fait, dans son exposé des motifs, l'amiral de Cuvervilie. Si, par hasard, elle était acceptée du Parlement, elle annihilerait l'autonomie des services, elle la réduirait à l'état de fiction, en les maintenant dans la dépendance administra-

Digitized by Google

tive qui a enchaîné jusqu'ici leurs mouvements. Le commissariat reprendrait, à leur égard, comme organe de contrôle agissant au nom du préfet maritime, la surveillance administrative qu'il tenait de l'ancienne organisation.

Si donc nous voulons que l'autonomie des services et, conséquemment, la responsabilité des directeurs soient une réalité, nous écarterons la surveillance du commissariat sous quelque forme qu'elle se présente à nous. C'est la doctrine du projet du gouvernement. L'autonomie des services y est sous-entendue. Elle y trouve comme contre-partie une inspection plus fortement organisée que par le passé, qui ne gêne, en quoi que ce soit, la liberté des services, se contente de les rappeler aux règlements, lorsqu'ils s'en écartent et, en cas de faute, poursuit la mise en cause des responsabilités encourues. Ce n'est pas un collaborateur que les services ont à côté d'eux; c'est un guide et un témoin. Ses avertissements n'ont rien d'obligatoire pour les contrôlés; ils ne peuvent, suivant la formule ancienne, ni arrêter, ni suspendre l'action; ils n'ont que la valeur d'une constatation. Cette constatation suffit néanmoins pour fixer les responsabilités.

Quant au préfet maritime, si l'inspection résidente est indépendante de son autorité, elle n'en a pas moins le *devoir étroit* de le renseigner d'une manière constante et suivie. Cette obligation lui est imposée par les décrets, et la procédure qui lui est tracée par la réglementation en vigueur procure d'une manière, en quelque sorte automatique, le résultat attendu. Le contrôle local relève-t-il, au cours de ses vérifications quotidiennes, un fait anormal, une irrégularité qui subsistent, malgré les observations présentées en premier lieu au directeur responsable? L'inspection intérieure d'un service amène-t-elle les inspecteurs résidents ou le service des missions à découvrir des pratiques défectueuses ou abusives? Dans un cas comme dans l'autre, le préfet maritime est informé par la communication obligatoire qui lui est faite, avant transmission à Paris, des cahiers d'observations et des rapports périodiques ou éventuels. Tenu ainsi au courant des incidents, de la marche et de la situation générale du service, il peut prendre toute mesure ou décision utile[1].

[1] C'est là ce que nous appelons le fonctionnement automatique de l'inspection envisagée en tant qu'organe d'information pour le préfet.

Si l'on élimine l'hypothèse d'une mauvaise direction générale imprimée à l'arsenal,

Digitized by Google

Si quelque indice venu de n'importe où, si quelque mesure proposée par une direction éveille dans l'esprit du préfet certaines inquiétudes, il lui appartient de s'adresser à l'inspection pour une vérification approfondie ou pour des informations précises sur tel ou tel point d'ordre administratif ou financier. Pour les affaires les plus graves, pour celles qui exigent des recherches longues et minutieuses, que l'inspection résidente aurait de la peine à poursuivre en raison de ses occupations de chaque jour, le préfet n'a qu'à soumettre le cas au ministre pour obtenir l'aide supplémentaire du service des missions.

Redisons-le encore une fois : de même que le préfet a le droit de faire appel à l'inspection, de même l'inspection a le devoir de déférer à cet appel. Ce devoir et ce droit sont tellement dans la nature des choses qu'il ne peut y avoir là-dessus de contestation sérieuse. Il reste seulement à réglementer la manière dont l'appel doit être formé et le concours prêté. Or les instructions ministérielles ont devancé à cet égard les préoccupations que certains esprits

les décisions prises par le préfet contrairement aux propositions des chefs de service ou les dépenses contraires aux règlements ordonnées malgré leurs représentations, — cas où sa volonté s'affirme en dépit de tous et où l'on n'aperçoit pas à quoi servirait, si tant est qu'elle fût possible, l'intervention d'un contrôle *subordonné*, — il est facile de mesurer le degré d'utilité d'un pareil rouage, d'après les conditions dans lesquelles la responsabilité du préfet maritime est, en réalité, engagée *par le fait d'autrui*. Les décisions conformes dont il sanctionne les propositions des chefs de service, il peut ne les prendre qu'après leur avoir fait fournir tous les éclaircissements, toutes les justifications nécessaires. Sa présence sur les lieux, leur subordination vis-à-vis de lui, lui donnent toutes facilités à cet égard. Beaucoup d'affaires sont traitées dans les conférences que le préfet a, avec les chefs de service, étudiées par les sections de son état-major. Lorsqu'elles sont soumises au conseil d'administration du port dont il a la présidence, leur discussion permet au chef de l'inspection locale d'intervenir, de rappeler, si besoin est, au respect de la règle et des intérêts du Trésor. A quoi servirait au préfet, pour la sauvegarde de sa propre responsabilité, d'avoir un conseiller de plus qui, avec l'indépendance en moins, ne se recommanderait pas par une compétence supérieure ?

Quant au fonctionnement intérieur des services, aux erreurs qui s'y commettent, aux pratiques défectueuses ou abusives qui peuvent s'y introduire, le préfet en est automatiquement informé par la communication préalable des cahiers d'observations et des rapports de l'inspection qui, quoi qu'on en ait dit, est responsable vis-à-vis du ministre de la façon dont elle exerce son contrôle. Il est même, remarquons-le, mieux traité que le ministre, dont cependant la responsabilité est plus grande, puisque beaucoup de cahiers d'observations n'arrivent pas jusqu'à Paris et qu'à cette particularité s'ajoute, d'une façon générale, l'avantage qu'a le préfet sur le ministre, de n'être pas éloigné du théâtre des faits et des opérations administratives.

Et c'est ce contrôle de l'inspection dont le ministre se contente et que le contre-projet lui supprime, qui, au dire de ses rédacteurs, ne suffirait pas à sauvegarder la responsabilité du préfet maritime ? C'est vraiment excessif. (*Note de l'auteur.*)

Digitized by Google

auraient pu concevoir. La circulaire ministérielle du 5 novembre 1900 « fournit aux préfets maritimes les moyens d'exercer efficacement leur surveillance et de garantir leur responsabilité, sans porter atteinte au principe de la séparation des attributions d'administration et de contrôle ». Il suffit au préfet maritime de signaler au contrôle les services « qui lui paraîtraient devoir faire l'objet de vérifications immédiates et les questions d'ordre administratif ou financier sur lesquelles il désirerait obtenir des renseignements particuliers », pour que satisfaction lui soit donnée par l'inspection résidente ou, si le travail est de trop longue haleine, par le service des missions [1].

Ainsi, informé journellement par les observations de l'inspection résidente, éclairé, au besoin, par les investigations de l'inspection mobile, le préfet maritime n'a pas à redouter que sa responsabilité entre en jeu à son insu. Il la conserve, d'ailleurs, tout entière, et lui seul l'engage. Il apprécie en toute liberté les avis qui lui sont fournis. Les observations de l'inspection, qui sont des avertissements pour les services, ne sont que des indications pour le préfet, qui peut, à son choix, les accueillir ou les négliger, même après avoir fait appel à son concours.

Il y a donc là, tout à la fois, de quoi rassurer la conscience du préfet sur les agissements et sur la situation de l'administration dont il est le chef, et de quoi mettre à l'aise sa responsabilité comme directeur supérieur de l'arsenal, investi du mandat d'y faire respecter les règlements par tous les chefs de service, sans avoir à

[1] Tout aussi explicite est la décision présidentielle du 1er mars 1901. Nous en extrayons les passages suivants :

« L'inspection permanente manquerait à son devoir, si elle négligeait de donner au préfet maritime, délégué du ministre et représentant du pouvoir exécutif, les renseignements qu'elle est en situation de lui fournir sur les actes administratifs des divers services. C'est en ce sens que les règlements en vigueur prévoient la communication au préfet, après instruction contradictoire auprès des services et avant transmission au ministre, des cahiers d'observations et des rapports de l'inspection. Mis de la sorte au courant de la marche générale et des incidents du service, le préfet est en mesure de remédier de lui-même et sans retard aux irrégularités signalées.

« L'inspection locale doit toujours répondre à l'appel du préfet... Toutefois, lorsque ses moyens d'action sont insuffisants, c'est le service des missions, ainsi que l'indiquent les circulaires des 5 novembre 1900 et 15 janvier 1901, qui, sur l'ordre du ministre, prête son concours à l'autorité supérieure du port.

« Il va d'ailleurs sans dire que le préfet maritime est libre de suivre ou de ne pas suivre les avis du contrôle, attendu qu'il conserve la plénitude de la responsabilité. »

Digitized by Google

s'immiscer dans les détails de leur administration et à substituer son action administrative à la leur.

Concurremment avec les observations du contrôle, les relations journalières du préfet maritime avec les directeurs des services, ses entretiens fréquents avec eux l'éclairent pleinement sur ce qu'il lui importe de connaître, la situation et la marche des opérations dans chaque service. Une préfecture maritime n'est pas une sinécure. Ce n'est pas un roi fainéant qui en est le maître. Il est dans le rôle du préfet, comme dans les nécessités de sa situation, qu'il ait avec les chefs de service des conversations quotidiennes ou du moins répétées à de courts intervalles, qu'il se fasse renseigner par eux sur les affaires qu'ils ont en mains, afin d'être en mesure de renseigner à son tour le ministre de la marine. Par les rapports verbaux et, au besoin, écrits des chefs de service, il apprendra bien mieux quel est le véritable état des choses dans l'arsenal que par les informations incompétentes du commissariat. Imaginer que les chefs de service doivent être étroitement surveillés par un corps qui, dans la crainte qu'ils ne cherchent à tromper le préfet maritime et à engager sa responsabilité, discute tous leurs avis et revise *tous* leurs actes, serait leur faire une injure imméritée[1].

Veut-on que l'inspection locale multiplie les épreuves, qu'elle fouille assez profondément, assez minutieusement dans les pièces soumises à son visa pour donner à la conscience du préfet et à l'opinion publique l'impression justifiée qu'aucun détail important ne lui a échappé ? C'est une question de personnel, partant de crédits.

Nous avons déjà fait plusieurs fois la remarque qu'on avait constitué le corps de l'Inspection avec des cadres fort restreints, les plus restreints, sans comparaison possible, de tous les corps de la marine, et qu'on pouvait les augmenter, les doubler peut-être, sans tomber dans l'exagération. Qu'on réfléchisse à la mission de ce personnel. Il passe au crible du contrôle des dépenses supérieures à trois cents millions. Nous applaudirons et tout le monde applaudira d'autant plus à une extension de ses cadres qu'il n'est pas

[1] En fait, cette conception de la surveillance intégrale pour le compte du préfet maritime n'a qu'un but : donner au commissariat des attributions compensatrices de celles que l'autonomie des services lui a enlevées et lui permettre ainsi de conserver, et, au besoin, d'accroître ses effectifs. (*Note de l'auteur.*)

Digitized by Google

d'administration aussi exposée que celle de la marine à des entraînements de dépenses et à des erreurs involontaires. Ceux qui se retranchent derrière la responsabilité des préfets maritimes pour dépouiller l'inspection permanente de ses attributions au profit du commissariat n'ignorent pas les critiques dont ce dernier corps a été l'objet, critiques auxquelles il a opposé l'insuffisance numérique de ses agents, et ils n'ont pas hésité à provoquer, à solliciter l'accroissement de ce personnel de la même voix qui repoussait avec tant de dureté toute pensée de relever le cadre des inspecteurs.

L'augmentation des moyens d'action du contrôle, que les partisans du contre-projet accepteraient volontiers pour le commissariat, ils la refusent pour l'inspection. Pourquoi? C'est que leur thèse n'est pas tant de subvenir à l'insuffisance numérique du personnel que de le subordonner au préfet maritime.

A les entendre, et nous les croyons sans peine, leurs sympathies pour le commissariat, leurs préférences hautement avouées pour ce corps n'ont rien de blessant pour le corps de l'Inspection. Ce n'est pas une question de personnes qui est en jeu ; c'est une question de systèmes, système d'indépendance d'un côté, système de subordination de l'autre. Le préfet maritime étant le commandant en chef de l'arrondissement, ils ne veulent concevoir, ils ne veulent admettre dans l'arsenal aucune action indépendante de la sienne. Pour eux, il n'y a pas de distinction à faire entre le commandant militaire et l'administrateur. C'est le même homme qui joue les deux personnages. Sa haute situation doit emporter la même subordination de tous les services. L'indépendance de l'inspection est incompatible avec la conception d'un pouvoir supérieur unique. C'est l'idée maîtresse qui inspire le contre-projet de l'amiral de Cuverville, comme elle inspirait les rapports des amiraux Gueydon et Lugeol, comme elle inspirait le langage de M. le président Bouchard, comme elle inspirait le projet de loi de l'amiral Besnard. Elle varie un peu, soit dans la forme, soit dans les motifs ; mais c'est toujours la même chose [1].

[1] « La vérité est que, par un sentiment commun à toutes les administrations, les autorités maritimes, à tous les degrés, préféreraient ne dépendre d'aucun contrôle. Une inspection permanente subordonnée au préfet maritime ou au directeur de l'établissement ne serait pas autre chose, en effet. Elle ne pourrait tenir la main à l'observation des règlements par les services d'action qu'autant que l'autorité dont elle relèverait, au point de vue professionnel, la couvrirait de son approbation et se montrerait disposée à

Digitized by Google

L'amiral de Cuverville l'a étayée dans son contre-projet d'une raison nouvelle, tirée de l'autonomie des services de l'arsenal. Nous croyons avoir démontré que sa théorie de la responsabilité du préfet maritime est en opposition complète avec cette autonomie. Nous ne recommencerons pas cette démonstration et nous terminerions ici cette réfutation du contre-projet, si son auteur n'avait accumulé, comme à plaisir, dans l'exposé des motifs, à côté de suppositions gratuites, des erreurs de critique et d'histoire.

Il n'est pas sans intérêt pour le projet de loi de les relever, puisqu'elles sont dirigées contre lui.

*Deux principes erronés du contre-projet.*

**Prétendue incompatibilité du contrôle permanent et du contrôle mobile exercés par le même corps.**
**Vraie nature de la responsabilité du commissariat.**

Par une hypothèse commode, mais dénuée de tout fondement, l'amiral de Cuverville oppose l'inspection permanente à l'inspection mobile, comme si les deux étaient incompatibles, et, pour faire croire à cette incompatibilité, il altère arbitrairement la nature de cette dernière modalité d'inspection. Il décide que les deux inspections formeront deux hiérarchies superposées l'une à l'autre, et que l'inspection permanente sera subordonnée à l'inspection mobile, à laquelle il accole l'épithète de supérieure, pour mieux accentuer les degrés des hiérarchies.

M. Prigent avait déjà imaginé cette théorie[1]. Notre collègue, l'amiral de Cuverville, s'est empressé de la recueillir.

Mais il n'y a rien dans le projet de loi qui autorise cette conception fantaisiste. L'inspection permanente reçoit délégation du ministre au même titre que l'inspection mobile. Celle-ci n'est nullement supérieure à celle-là. Chacune des deux a sa tâche, qu'elle accomplit en toute indépendance. La collaboration qui les unit dans le cas de missions temporaires n'implique nullement des rapports de supérieur à inférieur. Quand l'inspection mobile arrivera dans

placer la règle et l'intérêt du Trésor au-dessus de toutes autres considérations. Dans tous les cas, elle resterait désarmée devant les propres irrégularités du chef de l'administration locale, puisque ses représentations s'arrêteraient à lui et n'iraient pas jusqu'au ministre. » — *Revue maritime et coloniale*, tome CXLI, page 507.

[1] *Commission extraparlementaire. — Commission plénière*, tome I, page 484.

Digitized by Google

un port, elle y arrivera munie d'ordres donnés par le ministre. Elle agira en vertu de ces ordres. L'inspection permanente la secondera et agira en vertu des mêmes ordres, et non en vertu d'ordres donnés par l'inspection mobile. Ses adversaires ont imaginé de la subordonner à l'inspection mobile pour pouvoir nier son autorité et son indépendance. La subordination est leur œuvre propre, un moyen de polémique, contraire au texte comme à l'esprit du projet de loi.

Si le projet de loi est adopté, l'inspection permanente continuera de relever directement du ministre, et l'inspection mobile ne lui servira nullement d'intermédiaire. Il faut renoncer à cet argument, inventé de toutes pièces pour la combattre.

Il n'y a donc pas à redouter, avec l'amiral de Cuverville, que l'inspection mobile surveille avec trop de bienveillance l'inspection permanente, par la raison péremptoire qu'elle n'est pas plus sa surveillante qu'elle ne lui est supérieure. Le projet de loi a évité soigneusement cet écueil de la superposition des contrôles, dont le contre-projet fait, au contraire, pour le seul profit du commissariat, la base de son système. Le service des missions n'est pas un contrôle au second degré. Sa dénomination indique sa vraie nature; c'est un service d'informations supplémentaires pour certaines branches de l'administration de la marine; c'est aussi un service accidentel ou extraordinaire pour des cas particuliers. Assurément, sa présence et son exemple, les irrégularités et les erreurs qu'il mettra au grand jour, les méthodes d'investigations qu'il emploiera seront propres à stimuler, à aiguillonner l'inspection permanente. Mais le but de son institution n'est pas de surveiller cette dernière, pas plus que les tournées de l'inspection générale des finances, tout en aiguillonnant le zèle des inspecteurs spéciaux à chaque régie financière, n'ont, à notre connaissance, pour objet de les surveiller, si tant est qu'il y ait un rapprochement quelconque à établir entre deux départements ministériels dont les attributions sont sans analogie.

L'amiral de Cuverville répète à plusieurs reprises que le contrôle du commissariat sera responsable, alors que celui de l'inspection ne l'est pas. Responsable de quoi? De la manière plus ou moins active, vigilante, effective, dont il remplira sa tâche? Mais cette même responsabilité pèse sur le contrôle de l'inspection. L'un sera responsable sous ce rapport devant le préfet; l'autre est actuellement responsable sous le même rapport devant le ministre. Si diffé-

Digitized by Google

rence il y a entre les deux, elle est à l'avantage de l'inspection, qui est responsable devant un pouvoir plus haut placé. Cette responsabilité devant le ministre constitue pour le préfet une garantie incontestable d'être utilement éclairé par l'inspection. Ce résultat est, en effet, inhérent au fonctionnement même de l'inspection résidente, dont le ministre, renseigné par la direction du contrôle, a tout moyen d'apprécier, tout pouvoir d'exiger la régularité et l'activité. C'est donc uniquement pour les besoins de sa cause que l'exposé des motifs du contre-projet fait grief à l'inspection de son irresponsabilité et de l'absence de toute sanction à son égard.

L'auteur du contre-projet a-t-il entendu faire état, en faveur du commissariat contrôleur, de la responsabilité qui s'attache à l'acte lui-même, de la responsabilité administrative ? Le commissaire sera donc responsable des actes irréguliers qu'il n'empêchera pas. Son silence sera considéré comme un acquiescement à ces actes. Mais alors, ce prétendu contrôle devra avoir, par contre, pouvoir d'arrêt et voilà de nouveau la surveillance administrative du commissariat associée à l'opération, comme elle l'était, avant que l'autonomie, le droit de s'administrer en dehors de toute ingérence, fût donnée aux services. C'est, comme nous l'avons déjà dit, l'absorption de l'autonomie des directions dans les pouvoirs du préfet maritime à l'aide des agents préposés par ce dernier à la surveillance intégrale de leurs actes.

Il n'y aurait rien de changé à l'ancienne situation. L'amiral n'en disconvient pas. Dès lors que le commissaire général d'un port a conservé le mandatement de toutes les dépenses en deniers, il doit avoir sous ses ordres un service de vérifications « l'assurant que les « liquidations présentées ont été régulières et qu'il peut mandater « sans crainte ». Mais si, grâce au rétablissement détourné de la surveillance administrative, l'organisation des services n'a pas subi de changement appréciable, on ne s'explique pas que l'amiral de Cuverville ait modifié son opinion au sujet de l'inspection permanente. Avec l'ancienne organisation, notre honorable collègue « ne voulait pas la transformation de l'inspection permanente en inspection mobile ». Il voulait « un contrôle local unique ». Son contre-projet rend à la surveillance administrative tout ce que l'autonomie des directions avait pour effet de lui enlever. L'auteur se devrait à lui-même de restituer à l'inspection permanente, avec ses sym-

Digitized by Google

pathies d'autrefois, le rôle qu'il lui attribuait dans l'ancienne organisation.

Le commissariat garde le mandatement des dépenses, mais en laissant, comme nous l'avons déjà expliqué, au liquidateur seul, sous le contrôle de l'inspection, la responsabilité de la réalité de la créance et de l'exactitude de la liquidation quant au fond. A ce mandatement se lie, dans l'esprit de l'amiral, une responsabilité d'ordre particulier, la responsabilité pécuniaire. C'est vraisemblablement, en dernière analyse, à cette responsabilité qu'il songeait, quand il écrivait que le commissariat est responsable, alors que le contrôle ne l'est pas[1]. Voyons donc quelle est, en réalité, dans la marine, la responsabilité des administrateurs.

Par arrêt du 20 février 1885 et dans une affaire concernant ce Département, le Conseil d'État a décidé qu'il n'appartient pas aux ministres, *en l'absence d'un texte législatif*, de prononcer sur la responsabilité pécuniaire des administrateurs, à moins qu'ils ne se soient rendus comptables de fait.

Or un trop-payé résultant d'une erreur de décompte, d'une application défectueuse des textes ou des tarifs dans une liquidation ou dans un mandat, n'a pas de semblables conséquences.

[1] Sans parler des dispositions analogues concernant l'administration des vivres et celle du matériel *, les décrets sur la solde du personnel entretenu et sur l'administration des équipages de la flotte ** prévoient bien, en effet, que le ministre peut, en vertu d'une décision motivée, constituer *pécuniairement* responsables, d'abord le fonctionnaire chargé de liquider la solde et ses accessoires, puis l'ordonnateur de la dépense, si, préalablement consulté, il a donné une solution expresse, lorsque la reprise de la somme payée contrairement aux lois, décrets et règlements n'a pu être opérée sur la partie prenante. Remarquons, tout d'abord, que cette responsabilité éventuelle vise aussi bien le chef du bureau de la solde à Paris et l'agent chargé des détails administratifs dans les établissements hors des ports que les officiers du commissariat. Les premiers n'ont pourtant jamais songé à en tirer argument contre l'inspection. Leur réserve est imitée par les comptables de l'approvisionnement dont la responsabilité pécuniaire est beaucoup plus étroite que celle des administrateurs, ainsi que par les chefs de service qui, depuis l'autonomie, auraient pu, eux aussi, opposer leur responsabilité de liquidateurs à l'irresponsabilité de l'inspection. Tous ont, sans doute, le bon sens de comprendre qu'une organisation administrative sérieuse ne saurait demander aux fonctionnaires mêlés à l'action de mettre eux-mêmes en cause leur propre responsabilité et que ce rôle de ministère public revient normalement à un corps n'ayant aucune participation aux actes susceptibles d'entraîner ladite responsabilité pécuniaire. (*Note de l'auteur.*)

* Voir l'article 76 de l'instruction du 29 août 1900 sur la comptabilité et le service des vivres à bord des bâtiments de la flotte et l'article 472 de l'instruction du 8 novembre 1889 sur la comptabilité des matières.

** Articles 4 et 178 du décret du 24 septembre 1896 sur la solde des officiers, fonctionnaires, etc. — Article 605 du décret du 10 juillet 1895 sur l'administration des équipages de la flotte.



Digitized by Google

Ce qui peut surtout entraîner la responsabilité comptable des liquidateurs et des ordonnateurs, c'est la circonstance qu'ils auraient, par de fausses certifications, déterminé le détournement des crédits de leur destination légale.

L'article 11 de la loi du 16 mars 1882 sur l'administration de l'armée stipule expressément l'obligation pour les généraux commandant en chef les corps d'armée de donner leurs ordres par écrit sous leur responsabilité, même pécuniaire. Il ajoute qu'indépendamment de la responsabilité du général, les directeurs des services peuvent être rendus responsables par le ministre, même pécuniairement, de tout ordonnancement, de toute distribution non prévus par les règlements et pour lesquels l'ordre écrit mentionné ci-dessus ne leur aurait pas été délivré.

Le Département de la marine ne peut invoquer un texte législatif analogue. Aussi, malgré les dispositions de ses décrets, les administrateurs n'y ont-ils, sauf le cas où ils se rendent comptables de fait, qu'une responsabilité morale. C'est ce qu'à la commission d'enquête extraparlementaire l'inspecteur en chef du port de Brest déclarait dans les termes suivants, qu'au risque de paraître abuser des citations, nous ne résistons pas à la tentation de reproduire[1].

« M. l'inspecteur en chef MERLANT. — Vous m'avez parlé de la responsabilité des ordonnateurs, responsabilité administrative. Chacun sait ce qu'elle vaut. Les ordonnateurs sont responsables, quand ils deviennent comptables.....

« M. LE PRÉSIDENT. — La délégation appréciera.

« M. l'inspecteur en chef MERLANT.— La responsabilité est telle que, quand il y a des trop-payés, combien de fois sont-ils saisis? Combien de fois remboursés? Quand avez-vous vu un ordonnateur payer, s'il n'a pas été comptable de fait? Le livre de M. Marquès di Braga établit d'une façon absolue que la responsabilité administrative est presque un vain mot. Quelle est la responsabilité des ministres au point de vue pécuniaire? Vous savez bien que ce qui est fait est conservé, tandis que le contrôle rend le service d'arrêter le désordre. Ainsi, par exemple, une allocation est payée par l'ordonnateur, la somme n'est pas due, le mandat est très régulier. Si le contrôle ne l'arrête pas, jamais le trop-payé ne sera remboursé[2]. »

[1] *Commission extraparlementaire. — Délégations*, tome II, page 601.

[2] M. l'inspecteur en chef Merlant, dans sa déposition devant la commission d'enquête extraparlementaire, cite un fait qui lui est personnel et qui donne une idée assez exacte des interminables longueurs de procédure particulières à la marine pour un remboursement de trop-payé, quand l'erreur est reconnue à temps.

« Je pourrai, dit-il à la commission, vous donner un détail particulier. Je suis allé en

Digitized by Google

Est-ce à dire que la responsabilité pécuniaire des administrateurs, pour faute grave ou impéritie causant un préjudice au Trésor, ne nous paraît pas désirable? Nullement. En ce qui nous concerne, nous étendrions volontiers à la marine le principe déjà inscrit dans la loi du 16 mars 1882 sur l'administration de l'armée. Mais, alors même qu'il existera pour ce Département un texte législatif, il n'en faudra pas moins qu'un organe indépendant et affranchi de toute participation à l'administration active soit là pour en réclamer l'application. On ne peut raisonnablement compter sur ceux que leurs fonctions normales appellent tous les jours à encourir des responsabilités pour mettre eux-mêmes en lumière leurs erreurs ou leurs fautes. Seul, le contrôle du ministre peut jouer ce rôle, d'ailleurs ingrat, et c'est une des raisons pour lesquelles il est urgent de le renforcer et de l'organiser législativement, sans attendre la discussion du projet de loi sur l'organisation administrative des arsenaux. Quelle que doive être la répartition entre les différents services d'action des attributions administratives, les pouvoirs publics sont, d'ores et déjà, fixés sur l'importance globale des opérations que le contrôle de la marine doit surveiller au nom du ministre, par conséquent sur la nécessité de l'institution et sur les conditions dans lesquelles il faut qu'elle fonctionne.

*Erreurs de critique et d'histoire dans le contre-projet.*

L'amiral de Cuverville a fait des emprunts assez nombreux à l'histoire. Nous avons le regret d'être obligés de dire que, presque toujours, sinon toujours, ses citations portent à faux.

Il invoque contre la permanence de l'inspection de la marine l'opinion de Ducos et il reproduit à ce sujet un passage du rapport que ce ministre adressait à l'Empereur, en présentant à sa signature le décret du 12 janvier 1853. Mais l'amiral de Cuverville dénature la pensée de Ducos. Ce n'est pas l'inspection permanente qui est critiquée par Ducos dans le passage en question, c'est l'*immobilité* ou la résidence indéfiniment prolongée des mêmes agents dans les mêmes postes. De cette immobilité dérivent, suivant lui, les

permission pendant six jours. Il a fallu un mois et demi pour me faire retenir une indemnité représentative à laquelle je n'avais pas droit. Il y a des cas semblables. » — *Commission extraparlementaire. — Délégations*, tome II, page 601.

Digitized by Google

défauts de l'inspection permanente. Ducos aurait dit volontiers, comme l'amiral Brown de Colstoun, mais avec des intentions tout autres : « Lorsqu'un inspecteur vient dans un port, il en a peut-être pour dix ans. C'est cela surtout que je trouve mauvais[1]. »

Si l'on veut bien réfléchir que le décret provoqué par Ducos maintient l'inspection permanente ou, plus exactement, l'inspection résidente, on conviendra qu'il a fallu à l'amiral de Cuverville une hardiesse de marin pour trouver dans le passage qu'il a reproduit un argument contre la permanence de l'inspection. Il a, d'ailleurs, oublié de dire que l'article 7 du projet de loi prévoit expressément que les contrôleurs en résidence dans les ports et établissements seront soumis à un roulement périodique, dont les conditions seront déterminées par le décret à intervenir sur le fonctionnement du contrôle local.

Par un artifice de même nature, l'amiral de Cuverville s'empare d'un passage de l'exposé des motifs du projet de loi soumis à nos délibérations, où le ministre de la marine, qui a signé le projet, déplore que le corps de l'Inspection ait donné, dans ces derniers temps, le spectacle d'un corps divisé contre lui-même, *en proie à l'intrigue, livré successivement à des directions contraires, si bien que, dans ces conflits d'ambition, les plus souples rêvaient déjà l'expulsion des plus dignes ;* et, comme tout à l'heure pour Ducos, il tourne ce passage contre la permanence de l'inspection. Mais ce passage ne contient qu'une réprobation énergique des agissements de quelques inspecteurs ; rien de plus, rien de moins. C'est abuser du droit d'interprétation que d'appliquer à la fonction un blâme uniquement dirigé contre quelques fonctionnaires.

Aux pages 9 et 10 de l'exposé des motifs, l'auteur du contre-projet annonce l'intention d'accabler l'inspection permanente sous le poids de nombreux extraits de l'enquête de 1849. Quelques exemples suffiront à montrer ce que valent plusieurs de ces citations.

Qu'on lise le passage détaché de la déposition de l'amiral Baudin. En résulte-t-il une condamnation de l'inspection permanente ? Tout au contraire. L'amiral Baudin reconnaît expressément la nécessité de cette inspection, bien qu'il blâme les inspecteurs de ne pas

[1] *Commission extraparlementaire. — Délégations,* tome III, page 343.

Digitized by Google

mettre en pratique les prescriptions du règlement. Il est une condamnation prononcée résolument par Baudin dans un autre passage de sa déposition que l'amiral de Cuverville s'est bien gardé de reproduire : ce n'est pas celle de l'inspection, c'est celle des prétentions du commissariat : « Un des grands malheurs de la marine, c'est l'extension démesurée du commissariat. Depuis que Colbert a organisé notre marine, le corps du Commissariat, créé par lui, a toujours tendu à primer toutes les autres branches du service et à faire prédominer ses idées au détriment des idées des marins[1]. »

Qu'on lise également la citation extraite de la déposition du directeur de Preuilly, on verra que cet officier supérieur de l'artillerie de marine se préoccupe surtout de réclamer pour les directions le droit de s'administrer elles-mêmes. Si l'amiral de Cuverville avait voulu, en toute loyauté, faire connaître l'opinion de ce directeur sur le contrôle des ports, il aurait dû transcrire la partie de sa déposition qui la contient explicitement.

M. Charner pose à M. de Preuilly la question suivante : « Dans le cas où le directeur de l'artillerie serait admis à consommer ou à compter, admettriez-vous un contrôle ? »

Le directeur de Preuilly répond : « J'admets un contrôle, mais non pas un contrôle d'art qui dise : « Vous avez employé trop de bois ou trop de fer », à moins que ce ne soit l'inspecteur général de l'arme. J'admets un autre contrôle qui rappelle les directions aux règles de la comptabilité publique, tout à fait à l'instar de l'intendance militaire vis-à-vis des arsenaux de construction de l'artillerie de terre. Le commissariat des travaux, établi par l'ordonnance de 1828 et de 1844, et maintenu depuis l'organisation du contrôle, forme dans ce moment double emploi ; il doit disparaître, dût-on conserver la comptabilité actuelle. »

Et à cette question du président Dufaure : « En limitant le contrôle actuel à ces objets d'administration qui ne sont pas des objets d'art, vous le conserveriez comme inspection permanente ? »

Le directeur de Preuilly répond catégoriquement : « Oui »[2].

Qu'on lise enfin une troisième citation, extraite de la déposition de M. Lefranc, contrôleur en chef de Rochefort. Pour l'amiral de

[1] *Enquête parlementaire*, tome II, page 189.
[2] *Ibid.*, page 219.

Digitized by Google

Cuverville, c'est un hommage rendu au contrôle du commissariat et, comme conséquence, l'aveu de l'inutilité de l'inspection permanente. Or, veut-on connaître le sentiment vrai de ce contrôleur sur l'inspection permanente ? Dufaure lui demande : « Croyez-vous qu'un contrôle local et permanent, que n'admet presque aucune autre administration, soit absolument nécessaire pour la marine ? »

Réponse du contrôleur : « Oui, je crois fermement qu'en marine un contrôle permanent et local est fort utile, pour ne pas dire indispensable. En effet, il ne me semble pas possible de comparer notre administration ni avec les administrations financières ni même avec l'administration de la guerre... C'est pour cela qu'en tout temps on a senti la nécessité de placer, près de l'autorité supérieure des ports, un pouvoir modérateur qui vît tout, dût rappeler à la règle, et eût à rendre compte au ministre des dérogations qu'elle avait subies. Ce haut mandat a besoin, pour avoir de l'efficacité, d'être exercé à toute heure et sur place, et d'être confié à un homme ferme, jouissant d'une position indépendante et d'un grade élevé dans la hiérarchie [1] ».

On voit, par ces quelques exemples, quelle est la façon d'argumenter de l'auteur du contre-projet et la portée réelle des témoignages qu'il allègue en faveur de sa thèse.

Outre cette facilité à détourner les citations de leur véritable sens, en les tronquant ou en leur donnant une portée qu'elles n'ont pas, l'amiral de Cuverville a une manière, qui n'appartient qu'à lui, d'adapter les faits de l'histoire à la thèse qu'il défend. Il veut que Ducos ait échoué dans la tentative d'instituer un contrôle mobile, et il attribue cet échec à l'insuffisance de ce contrôle « exercé seulement par deux inspecteurs en chef... » Mais où prend-il que Ducos a échoué ? Il est le premier, il est le seul à juger de la sorte l'œuvre de Ducos. Nous le renvoyons au jugement tout contraire du successeur de ce ministre, à l'amiral Hamelin, qui n'a pas ménagé ses éloges au contrôle mobile, tout en l'étranglant. Ce n'est pas l'insuccès de ce mode de contrôle qui a causé sa perte ; c'est son trop grand succès, un succès tellement complet que l'amiral Hamelin en a pris texte pour arrêter le fonctionnement de ce mode d'inspection, comme étant temporairement inutile.

[1] *Enquête parlementaire*, tome II, page 348.

Digitized by Google

L'amiral de Cuverville veut aussi que la commission d'enquête extraparlementaire de 1894 ait échoué dans son projet de remplacer le contrôle permanent par le contrôle mobile, à cause de l'insuffisance du contrôle local après ce remplacement. Or le contrôle local qui devait hériter des attributions de l'inspection permanente, était justement cette surveillance administrative du commissariat, qui est l'assise fondamentale du contre-projet. C'était l'existence de cette surveillance administrative qui faisait dire à M. de Blignières, parlant à l'inspecteur en chef de Cherbourg, dans la séance de la délégation du 25 septembre 1894, qu'il y avait peu d'inconvénients à ce que les inspecteurs n'assistassent pas à toutes les réceptions d'un marché, parce que les « personnes (c'est-à-dire les commissaires) qui les remplaceraient seraient toujours sous le coup d'une vérification de l'inspection mobile[1] ».

Non, le système envisagé dans l'enquête de 1894 n'a pas échoué, puisqu'il n'a jamais été expérimenté. Il a été étouffé dans son œuf, nous voulons dire dans le projet de loi présenté par l'amiral Besnard, à la suite de l'incident parlementaire que nous avons rappelé. Ici encore l'erreur de l'amiral de Cuverville est évidente.

Le souvenir des commissions de 1849, 1894 et 1896 ne prouve pas davantage contre l'inspection permanente. C'est en vain que l'amiral de Cuverville veut y voir des autorités imposantes. Ces commissions ont fait œuvre vaine, parce qu'elles ont fait œuvre passionnée. Nous nous sommes expliqués là-dessus dans la première partie de ce travail. Nous nous associons volontiers aux éloges que l'auteur du contre-projet décerne aux membres de ces commissions. C'étaient des hommes considérables, distingués, bien intentionnés. Ils n'en étaient pas moins hommes et, comme tels, accessibles aux faiblesses humaines, craintes vagues, préventions irréfléchies, préférences instinctives. On sait que ces phénomènes psychologiques se jettent en travers des meilleures résolutions. Ils ont eu une influence inaperçue, mais dominante, sur les conclusions des trois commissions.

Ce n'est pas assez dire : cette même influence a présidé à leur nomination.

C'est une majorité parlementaire effrayée des bruits orageux d'une

[1] *Commission extraparlementaire. — Délégations*, tome II, page 272.

Digitized by Google

révolution et tout occupée de consolider un gouvernement, qui a nommé la commission d'enquête de 1849 et qui l'a composée d'hommes agités des mêmes sentiments qu'elle.

C'est un cabinet alarmé des attaques violentes dirigées contre l'administration de la marine qui a nommé la commission d'enquête extraparlementaire de 1894, et qui l'a composée, en majorité, de fonctionnaires appartenant à la marine ou d'hommes connus pour leur esprit et leurs tendances systématiques.

C'est un ministère ou plutôt un ministre de la marine, amiral et ancien préfet maritime, professant au sujet des droits du commandement la conception commune à la presque unanimité de ses camarades, les amiraux et les préfets, qui a nommé la commission de 1896 et qui l'a formée d'hommes acquis d'avance à la même conception.

Ainsi nommées, ainsi composées, ces commissions avaient en elles un vice originel, le manque d'impartialité. Un parti pris, conscient ou inconscient, a faussé leurs études. Il se trahit avec une évidence indéniable dans la façon dont l'enquête de 1894 a été conduite. Les extraits que nous en avons reproduits en font foi. Il n'est pas moins apparent dans le seul document officiel de la commission de 1896 qui soit entre nos mains. Si la commission de 1849 comptait dans son sein des hommes sans passion et sans préjugés, comme Dufaure, la majorité était suspecte à bon droit de manquer de cette liberté absolue de l'esprit, sans laquelle il n'y a pas de jugement désintéressé.

Ainsi, qu'on envisage le contre-projet dans son principe ou qu'on aille au fond des témoignages qu'il met en avant, on le trouve également critiquable, également entaché d'erreur. Ni la raison, ni l'expérience n'en ratifient les données. C'est un système caduc, deux fois repoussé par la Chambre : une première fois, le 3 février 1898, quand l'adoption de l'amendement indicatif de M. Pelletan sonna le glas funèbre du projet de loi de l'amiral Besnard, qui détruisait l'inspection permanente; une autre fois, le 4 juillet 1900, quand la Chambre vota, sans opposition bien sérieuse, le projet de loi dont nous sommes saisis.

Digitized by Google

*Impuissance et contradiction inhérentes au contre-projet.*

Faisons, néanmoins, à notre collègue une concession suprême. Accordons-lui, comme établis, les principes qui servent de base à son contre-projet et les faits historiques dont il a voulu l'étayer. Il perd néanmoins le bénéfice de cette concession pour deux autres raisons, qu'il nous reste à faire valoir contre son système.

La première, que nous avons eu déjà l'occasion d'indiquer, c'est que le corps du Commissariat, obligé de surveiller *tous* les actes administratifs, financiers et comptables des services, ne serait pas à la hauteur de la tâche que le contre-projet lui réserve, à moins que les Chambres ne consentissent à renforcer ses cadres.

La seconde, c'est qu'il est inadmissible que le même corps administre et contrôle sa propre administration.

Avons-nous besoin de nous appesantir sur la première raison?

Le passé de la surveillance administrative permet d'augurer ce que serait son avenir, sous sa nouvelle dénomination de contrôle local subordonné et intégral. On l'a vu par les comptes rendus de la commission d'enquête, cette surveillance n'a pu s'acquitter que très incomplètement de ses obligations. Elle s'en est excusée sur le manque de personnel. Nous acceptons l'excuse comme fondée; nous retenons l'aveu qu'elle implique.

Pourquoi fonctionnerait-elle mieux à l'avenir? Sa tâche serait la même, bien que se réclamant d'un ordre d'idées différent. Elle serait bien moins défendable que lorsqu'il s'agissait pour le commissariat de remplir son rôle de liquidateur; elle empiéterait sur la surveillance continue que chaque chef de service doit exercer sur son personnel de gestion ou d'exécution. Par contre, elle serait aussi vaste, aussi minutieuse. Il faudrait au commissariat le même temps, le même travail que sous le régime de la contradiction, pour contrôler, suivant la doctrine et les expressions mêmes du contre-projet, *tous* les actes administratifs, financiers et comptables des divers services de l'arsenal. Ses cadres restant les mêmes, nous constaterions cette même impuissance, cette même inanité dans son action que M. Delcassé dénonçait avec tant de vigueur à la tribune de la Chambre.

Y a-t-il lieu d'espérer que le Parlement se montre favorable à un accroissement des cadres du commissariat? Nous avons l'intime

Digitized by Google

conviction que, si cet accroissement était demandé, il n'aurait aucune chance d'être accueilli. Ni le ministre de la marine, ni un membre du Parlement n'oseraient prendre l'initiative d'une telle proposition. C'est tout au plus si, étant donné déjà le passage à la guerre des troupes coloniales, les amis les plus chauds du commissariat peuvent nourrir l'espoir de conserver intacts les cadres de ce corps, lorsque sera voté le projet de loi qui le dessaisira définitivement de la surveillance administrative des directions.

Donc, pour ce dernier motif, la conception de l'amiral de Cuverville est vouée à l'insuccès.

Elle viole, en outre, un principe essentiel de toute organisation administrative, celui de la séparation absolue entre les fonctions d'administrateur et celles de contrôleur. Sans cette séparation, le contrôle n'est qu'un vain mot. Il n'offre aucune garantie de sincérité, pas même de sérieux. Attendre d'une administration qu'elle s'accuse et se blâme elle-même serait attendre de la nature humaine ce qu'elle est incapable de donner. On a pu voir des administrations se réformer elles-mêmes, quand la réforme se présentait à leurs yeux avec des caractères manifestes d'amélioration pour elles. On n'en a pas vu se réformer à leurs propres dépens. Il a fallu, dans ce dernier cas, que la réforme vînt d'ailleurs et leur fût imposée.

Et qu'on ne dise pas que nous sommes mal fondés à soutenir comme un principe élémentaire d'organisation administrative la séparation des fonctions d'administrateur et des fonctions de contrôleur, pour la raison que nous l'aurions violé de tout temps dans notre organisation maritime, où le corps du Commissariat a toujours réuni entre ses mains les deux fonctions et les a exercées simultanément. Il y a dans cette assertion, et nous l'avons établi plus haut, une appréciation erronée de la nature de la surveillance administrative du commissariat.

Nous avons démontré que cette surveillance usurpe à tort le nom de contrôle, qu'elle prend dans le langage courant. Elle est un acte d'administration, non de contrôle. Le vrai contrôle est un acte de critique, non d'administration. Le commissariat, tout en étant chargé de la surveillance administrative des directions, était chargé en même temps de liquider et d'ordonnancer leurs achats de matériel, leurs dépenses de main-d'œuvre et de travaux. C'était en vue de cette liquidation, qui engageait sa responsabilité, qu'il surveillait

Digitized by Google

les opérations administratives. Sans cette surveillance, la liquidation aurait risqué d'être basée sur des éléments inexacts, et la signature du liquidateur de certifier comme vraies des pièces de comptabilité qui auraient pu ne pas l'être. C'est à constater la réalité des faits certifiés par cette signature que tendait la surveillance administrative.

Qu'on l'appelle contrôle, si l'on y tient; c'est un contrôle d'un genre particulier, travail d'administrateur, non de critique, qui, à la différence du vrai contrôle, fait partie intégrante de l'opération administrative et la sanctionne. Au lieu que le contrôle vrai, indépendant et irresponsable de l'opération qu'il juge et se borne à juger, ne peut ni la suspendre, ni l'empêcher, le contrôle spécial qui surveille administrativement l'opération, en vue de sa liquidation ultérieure, est susceptible de la suspendre et de l'empêcher par refus du surveillant responsable d'attester par sa signature des faits qu'il sait n'être pas vrais ou d'authentiquer des pièces qu'il sait n'être pas sincères. Son droit de veto est suspensif de toute exécution et peut paralyser l'action administrative des services, déjà si lente dans la pratique. Donc, bien que le mot de contrôle soit employé à tort, nous le répétons, à propos de la surveillance administrative du commissariat, l'organisation de cette surveillance, de ce dualisme dans l'action elle-même, n'enfreignait nullement le principe de la séparation des fonctions d'administration et des fonctions de contrôle. Le contre-projet y chercherait vainement un argument en sa faveur.

Il en est tout autrement, lorsqu'il transfère au commissariat les attributions actuelles de l'inspection permanente, en lui maintenant l'administration des services que ce corps dirige ou gère en propre. Dans ce système, le commissariat continuera de surveiller les autres directions par délégation et au nom du préfet maritime, et, en même temps, il administrera, sans autre contrôle que le sien, les services dont il a soit la direction, soit la gestion. C'est une violation manifeste du principe de la séparation des fonctions; c'est le renversement, au profit d'un corps, des barrières protectrices que les pouvoirs publics ont élevées, dans toutes les branches de l'organisation administrative, entre des fonctions incompatibles; c'est la création d'un privilège aussi dénué de motifs sérieux que dangereux pour les finances publiques.

Digitized by Google

Est-il besoin de déclarer qu'aucun sentiment de malveillance ne guide notre plume en traçant ces lignes? Nous sommes prêts, ici et en toute occasion, à témoigner de notre estime pour le corps du Commissariat; mais c'est à condition qu'il ne sorte pas de ses attributions normales. Pouvons-nous oublier que, par la faute de notre système d'organisation, non par celle des hommes, le commissariat a commis les fautes les plus lourdes, les plus préjudiciables à l'État? Pouvons-nous oublier qu'il a été traduit à la barre du Parlement par les orateurs les plus impartiaux et convaincu d'impuissance absolue et d'erreurs grossières? Y a-t-il pour lui dans ces souvenirs matière à privilège [1]?

Tous les autres services, sans exception aucune, ont eu leur part de fautes et d'erreurs. C'est indéniable. Aussi serions-nous les premiers à nous insurger, si l'on proposait de les exempter de tout contrôle ou, ce qui revient au même, de leur remettre la tâche de se contrôler eux-mêmes. De quel droit, en vertu de quels titres spéciaux, le contre-projet fait-il une situation privilégiée au commissariat? C'est, dit-on, pour le préfet maritime que le commissariat agira comme contrôleur des autres services. Qui contrôlera les siens? Qui renseignera le préfet maritime sur la tenue et la marche des services du commissariat?

Il y a dans cette partie du contre-projet un point tellement choquant, tellement anormal, tellement insoutenable qu'on aurait quelque peine à comprendre qu'un esprit éclairé n'ait pas reculé devant cette conception, si des pensées de derrière la tête n'avaient primé toute autre considération. Cependant l'amiral de Cuverville a senti confusément que cette partie de son système était de nature à soulever certaines critiques, et, à la dernière page de son exposé des motifs, il a hasardé de courtes explications.

Ce n'est pas la violation des principes qui le touche. Il n'a pas l'air de se douter que ces principes existent et sont appliqués rigoureusement dans toutes les organisations administratives. Du moins,

[1] La loi n'a pas encore définitivement consacré la disparition du système qui, malgré une incompétence de plus en plus accentuée par le caractère technique des approvisionnements et des travaux de la marine, a trop longtemps maintenu l'ingérence du commissariat dans l'administration de tous les services. Va-t-on, dans un intérêt corporatif, se lancer dans une nouvelle erreur, avec l'aggravation que lui donnerait la sanction législative, en confiant le contrôle à un corps subordonné et mêlé à l'action?

(*Note de l'auteur.*)

Digitized by Google

il n'en dit mot. Ce qui le préoccupe, c'est un point de polémique. Il a combattu l'inspection permanente à l'aide de l'inspection mobile, en faisant valoir que, dans le système du projet de loi, celle-ci contrôlait celle-là, et que ce double contrôle ne pouvait être abandonné à un même corps de contrôleurs. Il s'aperçoit tout à coup que l'argument se retourne contre son corps favori, le commissariat, contrôlant, suivant le système du contre-projet, sa propre administration. Or, si l'argument est bon contre l'inspection, il doit l'être contre le commissariat.

C'est là une difficulté, en apparence insurmontable. Comment l'éluder? Tout simplement en la niant ou peu s'en faut, en la faisant si petite qu'elle en paraisse négligeable.

L'amiral de Cuverville restreint l'administration du commissariat à trois services, les subsistances, les revues et les armements. En outre, il se décharge sur le contrôle supérieur mobile des conséquences qui pourraient résulter d'une situation si anormale.

Or, en ce qui concerne les détails des revues et des armements, « le commissariat — c'est l'amiral de Cuverville qui parle — ne faisant que centraliser, vérifier et régulariser les dépenses des équipages à terre et à la mer, ainsi que des corps constitués dont les intérêts sont confiés à des conseils d'administration ou à des commandants comptables, il n'y a là, en réalité, que des opérations de contrôle et nous ne voyons pas l'utilité qu'il y aurait à faire contrôler ces opérations par un contrôle local autre que celui confié au commissariat ».

Pour les subsistances, « où le commissariat a réellement une action administrative », le contrôle supérieur mobile « mettrait obstacle aux complaisances que les commissaires du contrôle local pourraient être tentés d'avoir vis-à-vis de leurs camarades des subsistances ». Il en serait de même d'ailleurs aux détails des revues et des armements.

Ces explications embarrassées ne supportent pas l'examen.

Dans la réorganisation administrative des arsenaux, telle qu'elle résulte du décret du 25 août 1900 et telle aussi que la consacre le projet de loi pendant devant la Chambre, le commissariat, tout en perdant la surveillance administrative des directions de travaux et services techniques, conserve toutes celles de ses attributions anté-

Digitized by Google

rieures qui ne sont pas incompatibles avec l'autonomie de ces mêmes directions et services.

Sans parler de son rôle, tel que nous l'avons déjà circonscrit en matière de mandatement et de centralisation de la comptabilité financière, le commissariat exerce une action administrative sous trois formes différentes :

Premièrement, sous forme de direction de ses services propres, les subsistances, la solde et les frais de route, l'habillement et le couchage, les transports généraux, c'est-à-dire les services de l'intendance, auxquels vient s'ajouter l'important service de l'inscription maritime, spécial à la marine ;

Deuxièmement, sous forme de surveillance, vérification et régularisation des opérations des conseils d'administration et des commandants comptables, à l'instar également de la mission dévolue à l'intendance militaire vis-à-vis des corps de troupes et des établissements considérés comme tels ;

Troisièmement, sous forme de participation à la direction même d'un service, au point de vue de l'administration de ses approvisionnements, comme dans le service de la flotte, où un officier du commissariat est placé, avec le titre de chef du service administratif, sous les ordres du major général, directeur technique, ou bien sous forme de participation à l'exécution proprement dite du service, ce qui est le cas pour les dépôts des équipages, les bâtiments de la flotte et les services similaires, dont les conseils d'administration comprennent des officiers du commissariat, faisant fonctions, comme à la guerre, d'officiers comptables.

Cette simple énumération fait déjà ressortir la complexité des attributions du commissariat, à qui appartient parfois la direction du service de surveillance, et, en même temps, la gestion du service surveillé.

L'amiral de Cuverville ne conteste pas le caractère administratif des services propres au commissariat ; il s'en remet du soin de les contrôler à l'inspection mobile. Que devient alors le principe fondamental du contre-projet qui veut qu'aucune opération administrative ne puisse s'effectuer dans le port sans être surveillée, revisée par un contrôle local, permanent et préventif ? Et qu'on ne pense pas qu'il s'agisse, en l'espèce, d'un mince intérêt. Rien que dans les ports militaires, les liquidations faites sur les crédits des cha-

Digitized by Google

pitres « vivres » s'élèvent, en 1899 comme en 1900, à plus de 14 millions. En outre, d'après le compte général du matériel pour 1898, le dernier produit, la valeur de l'approvisionnement en magasin de ce service, ainsi que des vivres à la disposition des bâtiments de la flotte et des corps organisés, dépasse 12 millions[1].

Par le détail des revues, le commissariat pourvoit à l'administration directe, au point de vue de la solde et de ses accessoires, ainsi que des frais de route, de tout le personnel entretenu servant à terre, chaque fois qu'il ne relève pas d'un conseil d'administration ou d'un commandant comptable. Il tient les matricules à l'aide desquelles il dresse ou vérifie les mémoires de proposition de pension concernant les officiers, agents, etc., appartenant aux divers corps et personnels.

Le commissaire aux armements est, de son côté, fréquemment appelé, par la nature même des choses et les circonstances de la

[1] Les tableaux suivants, qui parlent aux yeux, font voir quelle est l'importance de la gestion du commissariat comme service des subsistances :

*Dépenses du service des subsistances dans les cinq ports pour les années* 1899-1900.

| 1899. | CHAPITRE Salaires, vivres. | CHAPITRE Outillage, vivres. | CHAPITRE Vivres. | TOTAUX par port. |
|---|---|---|---|---|
| | fr. | fr. | fr. | fr. |
| Cherbourg | 111,000 | 30,000 | 1,437,000 | 1,608,000 |
| Brest | 173,000 | 15,000 | 3,996,000 | 4,184,000 |
| Lorient | 58,000 | 1,000 | 976,000 | 1,035,000 |
| Rochefort | 90,000 | 8,000 | 1,255,000 | 1,353,000 |
| Toulon | 408,000 | 32,000 | 6,050,000 | 6,490,000 |
| TOTAUX par chapitre | 870,000 | 86,000 | 13,714,000 | 14,670,000 |

| 1900. | CHAPITRE 61 Dépenses de Chine. | CHAPITRE Salaires, vivres. | CHAPITRE Outillage, vivres. | CHAPITRE Vivres. | TOTAUX par port. |
|---|---|---|---|---|---|
| | fr. | fr. | fr. | fr. | fr. |
| Cherbourg | 90,000 | 134,000 | 35,000 | 1,871,000 | 2,130,000 |
| Brest | 83,000 | 172,000 | 14,000 | 4,221,000 | 4,490,000 |
| Lorient | 20,000 | 56,000 | 700 | 940,000 | 1,016,700 |
| Rochefort | 11,000 | 122,000 | 20,000 | 1,639,000 | 1,792,000 |
| Toulon | 1,844,000 | 388,000 | 18,000 | 4,443,000 | 6,693,000 |
| TOTAUX par chapitre | 2,048,000 | 872,000 | 87,700 | 13,111,000 | 16,121,700 |

En fait, si le contre-projet de l'amiral de Cuverville eût été voté, il y aurait eu, en 1900, plus de 16 millions dépensés par le service des vivres, sans autre contrôle sérieux que l'inspection mobile, survenant après dépenses faites ou engagées.

Digitized by Google

navigation et du désarmement des bâtiments de la flotte, à effectuer des opérations directes, payements aux isolés, frais de route, reprises de dettes, etc.

L'exposé des motifs du contre-projet est muet sur ces attributions d'administration directe du commissariat. Constater, à l'aide de registres ou de revues d'effectif, des droits aux différentes prestations et y donner satisfaction, c'est bien pourtant, au premier chef, faire acte d'administration, puisque c'est pourvoir à des besoins et engager sa responsabilité par la liquidation d'une dépense[1].

En ce qui concerne la vérification et la régularisation des dépenses des équipages à terre et à la mer, ainsi que des autres corps organisés dont les intérêts sont confiés à des conseils d'administration ou à des commandants comptables, il n'est pas possible de nier le rôle administratif du commissariat. Son intervention, sa surveillance ont pour objectif la liquidation définitive ; elles ne constituent pas un contrôle, au sens vrai du mot. Qu'il nous suffise, pour en rendre la démonstration saisissante, de reproduire les expressions mêmes employées dans les décrets sur la solde du personnel entretenu et sur l'administration des équipages de la flotte : « Les positions et les droits qui en dérivent sont constatés par les conseils d'administration et les commandants comptables chargés de l'administration du personnel à terre ou à la mer. Ces droits sont définitivement consacrés par les officiers du commissariat de la marine chargés de la liquidation de toutes les dépenses de la solde[2]. »

[1] L'amiral de Cuverville passe sous silence le détail des approvisionnements, chargé des services de l'habillement et du couchage. Ici encore, le commissariat prévoit des besoins, gère des crédits importants, liquide des dépenses, rend des comptes, engage, à l'occasion de ces divers actes, sa responsabilité, n'est-ce pas là de l'administration ?

Peut-on négliger aussi le caractère purement administratif des fonctions des commissaires de l'inscription maritime : tenue des matricules des inscrits, recrutement de l'armée de mer, police de la navigation commerciale et des pêches, administration de la domanialité publique maritime, des bris et naufrages, des caisses de l'établissement des Invalides ?

L'honorable rapporteur, dans sa réfutation, pourtant si complète, du contre-projet, n'a pas relevé ces omissions, au moins singulières, de l'amiral de Cuverville.

(*Note de l'auteur.*)

[2] *Article 4 du décret du 24 septembre 1896 sur la solde des officiers et agents divers.*

*Article 2 du décret du 10 juillet 1895 sur l'administration des équipages de la flotte.*

Digitized by Google

La liquidation étant, par essence, un acte d'administration, comment comprendre que l'exposé des motifs du contre-projet ose dire, à l'occasion des attributions des détails des revues et des armements vis-à-vis des corps pourvus de conseils d'administration ou de commandants comptables : « Il n'y a là, en réalité, que des opérations de contrôle et nous ne voyons pas l'utilité qu'il y aurait à faire contrôler ces opérations par un contrôle local autre que celui confié au commissariat, le contrôle supérieur mobile exercé par l'inspection nous paraissant des plus suffisants pour stimuler le zèle des officiers du commissariat détachés aux détails des revues et des armements ? » Rien n'est plus inexact.

Si, de plus, nous analysons le rôle des commissaires d'escadre et de division, nous y trouvons des actes d'administration proprement dite, comme la passation des marchés et l'émission des traites, ou des actes de vérification et de centralisation, comme les demandes d'envoi de matériel et de vivres, l'apurement des comptabilités « vivres », et, par là même, l'obligation de prévoir des besoins, de discuter des droits, d'y faire donner satisfaction. Ici encore il y a action, liquidation et, par suite, administration et responsabilité personnelle. Le chef du service administratif dans une force navale a aussi un rôle de surveillance, presque de direction professionnelle, à l'égard des officiers du commissariat embarqués sur les bâtiments qui la composent. Sa subordination étroite au commandement et sa participation aux actes administratifs ne lui permettent pas d'ailleurs d'exercer un contrôle véritable, de poursuivre le redressement de tous les abus et la mise en cause de toutes les responsabilités.

Enfin, si l'on examine le rôle du commissariat dans sa participation à la direction en sous-ordre ou à l'exécution de services autres que ses services propres, par exemple le service de la flotte, contestera-t-on que, dans ce service, chargé de gérer un matériel considérable et des crédits qui atteignent près de 16 millions par an, les fonctions de l'officier du commissariat préposé, sous le titre de chef du service administratif, à l'administration des approvisionnements de la flotte soient d'ordre purement administratif ? Là encore, cependant, il y a à prévoir des besoins et à y pourvoir. Prétendra-t-on que cet officier, bien que placé sous les ordres du major général, exerce un contrôle, au sens vrai du mot, sur les



Digitized by Google

liquidations que certifie ce dernier en sa qualité de directeur et sous sa responsabilité propre?

Faut-il enfin insister sur le rôle purement administratif et comptable des officiers du commissariat, membres des conseils d'administration, et sur l'impuissance d'exercer un contrôle véritable où les place leur subordination nécessaire au commandement? Ce sont déjà des officiers du même corps, les commissaires d'escadre ou de division, ainsi que les commissaires aux armements, aux subsistances, aux approvisionnements, qui surveillent, vérifient et régularisent leurs opérations. On pourrait donc ici parler, avec quelque raison, de l'esprit de camaraderie qui préoccupe si fort l'amiral de Cuverville en ce qui touche le corps de l'Inspection.

Nous ne mentionnerons que pour mémoire le nouveau service qu'il est question d'instituer sous le nom de fonds de roulement et dont la gestion, du moins en ce qui concerne les deux services consommateurs qu'il administre, « approvisionnements et subsistances », serait confiée au commissariat.

Voilà donc tout un ensemble de faits administratifs et de dépenses qui sera soustrait, dans le système du contre-projet, à un contrôle véritable, autre que le contrôle, ainsi faussement nommé, du service même qui accomplit ou consomme les opérations. Encore une fois, que devient, dans un pareil système, le contrôle local, le seul, du propre aveu de notre collègue, qui soit capable de prévenir les erreurs ou de les réparer, avant qu'elles ne soient irréparables? Le commissariat redressera-t-il ses propres fautes? Compte-t-on sur lui pour les dénoncer et pour mettre lui-même en cause sa responsabilité?

L'amiral de Cuverville se débat inutilement contre la réalité des choses pour la plier à ses vues. Les choses n'ont pas la souplesse des mots; elles résistent invinciblement à qui veut leur faire violence et changer leur nature. Quoi que dise et quoi que fasse le contre-projet, sa prétention d'avoir dans le corps du Commissariat un organe de contrôle se heurte à son autre prétention, la seule raisonnable d'ailleurs, de conserver au commissariat ses attributions administratives. N'eût-il que ce vice intrinsèque, le contre-projet devrait être rejeté par le Parlement comme contraire aux règles fondamentales d'une bonne organisation administrative.

Digitized by Google

Mais il a d'autres vices, des vices également essentiels, qui le ruinent par la base ou le privent de toute efficacité : sa fausse conception de la responsabilité du préfet maritime et le manque d'indépendance de son prétendu contrôle local. Les appels de détresse adressés par l'amiral de Cuverville au contrôle supérieur mobile ne peuvent rien pour masquer ou corriger ces vices.

**Objet final des attaques contre l'inspection permanente : subordination de l'inspection au préfet maritime.**

Quand on groupe les divers reproches articulés contre l'inspection permanente par ses adversaires de toute catégorie, on est effrayé, à première vue, pour l'avenir de ce mode de contrôle, et l'on se dit intérieurement qu'une institution ainsi attaquée recèle en soi des germes innés de faiblesse et de dépérissement. Mais, quand on désagrège le bloc et qu'on soumet à une analyse impartiale ses diverses parties, on est surpris du peu de valeur et de consistance des attaques considérées une à une, et non moins frappé de leur incohérence et de leur opposition réciproque.

S'agit-il, par exemple, de l'aptitude de l'inspection permanente à prévenir les erreurs ? Certains de ses adversaires la nient ; certains autres la reconnaissent, tout en la déclarant inefficace, si elle n'est pas l'apanage du corps du Commissariat.

S'agit-il des froissements et des conflits entre les divers services qui sont, prétend-on, l'accompagnement obligé des fonctions de l'inspection permanente ? Les uns en trouvent l'explication dans une résidence trop prolongée de l'inspecteur dans le même port, les autres dans le défaut d'entente entre le préfet maritime et le représentant de l'inspection. Ni les uns ni les autres ne prennent la peine de remarquer que le remède à ces inconvénients, hypothétiques plutôt que réels, existe, et qu'il est dans la main du ministre de la marine.

S'agit-il encore de l'autorité morale attachée à la fonction ou à son caractère spécial de délégation directe du ministre ? Celui-là estime qu'elle s'amoindrit dans un contact quotidien avec les autres services ; celui-ci la montre comme abusant de ce contact, déplaçant ou énervant les responsabilités et s'exagérant jusqu'à la domination. Si bien que tout homme impartial, à la vue de cette incohérence d'opinions et de cette opposition de griefs, est amené naturellement

Digitized by Google

à se demander si l'inspecteur doit être chassé de l'arsenal pour son attitude trop familière ou pour son allure trop impérieuse.

S'agit-il enfin de l'insuffisance, réelle ou prétendue, des résultats de l'inspection permanente ? C'est, de l'aveu de tous ses adversaires, une question d'insuffisance numérique du personnel. On lui refuse le nombre, et l'on se montre tout disposé à augmenter les effectifs du commissariat, pour qui l'on revendique sa succession.

Pour nous résumer, toutes les qualités qu'on dénie à l'inspection permanente, on les concède au commissariat, qui devient, en fin de compte, le bénéficiaire de la campagne menée depuis quelques années contre le corps des inspecteurs.

Nous l'avons fait voir clairement : une pensée commune, prédominante, perce à travers les incidents et les mouvements variés de cette campagne. L'inspection permanente est indépendante de l'autorité du préfet maritime, et c'est là son vice rédhibitoire. Le commissariat est, comme administrateur, subordonné à cette autorité, il le serait comme contrôleur, et c'est là le mérite essentiel qui le dispenserait au besoin de tout autre.

Cette pensée a pris corps dans le contre-projet de l'amiral de Cuverville. Elle y a revêtu la forme d'un système affichant la prétention d'être complet et, de fait, étant aussi complet qu'il peut l'être avec les données qui lui servent de base. Mais elle était implicitement contenue dans les systèmes ou les ébauches de système qui ont précédé la conception de notre collègue. Elle les inspirait, de même qu'elle inspirait les critiques éparses et partielles qu'on relève dans les dépositions faites à l'enquête de 1894. Quelques-unes de ces dépositions sont particulièrement significatives à ce point de vue, bien qu'elles se taisent de propos délibéré, et même justement parce qu'elles se taisent de propos délibéré, sur la question précise de l'indépendance de l'inspection.

Entre toutes, celle de M. de Blignières, un des adversaires les plus déterminés et les plus habiles de l'inspection permanente, jette une vive lumière sur le point qui nous occupe.

M. de Blignières, en homme prudent, qui connaît et redoute la puissance des mots pour éveiller l'esprit sur une idée qu'il importe de soustraire à son attention, ne parle pas de l'indépendance de l'inspection. Il lui suffit de la condamner, sans la nommer, à l'aide d'une phraséologie qui n'a de voiles d'ailleurs que pour qui ferme

Digitized by Google

volontairement les yeux. Ce qu'il faut faire avant tout, d'après lui, *c'est de changer l'esprit actuel de l'inspection.* Il assure que, depuis douze ans qu'il travaille dans les diverses commissions de la marine, il a pu se rendre compte de cet état d'esprit et il fonde sa critique sur la tendance de certains inspecteurs à chercher des points d'appui parmi les hommes politiques et à fournir aux rapporteurs des budgets de la marine des armes contre le ministre lui-même[1].

L'esprit nouveau de l'inspection! Ces expressions ont ému M. Prigent, alors directeur du contrôle et compagnon d'armes de M. de Blignières dans sa campagne contre l'inspection permanente. M. Prigent s'est senti ou cru obligé, aussi bien par sa situation à la tête du corps de l'Inspection que par respect pour toute sa vie passée de fonctionnaire appartenant à ce corps, de défendre l'inspection permanente contre les imputations de M. de Blignières. Mais il a affecté de se méprendre sur la pensée de ce dernier. Selon lui, si les opinions de quelques personnalités ont déplu à tel ou tel, il est injuste de faire retomber des fautes individuelles sur le corps tout entier. On veut *infuser un sang nouveau à l'inspection.* « Cela veut-il dire qu'on introduira des hommes nouveaux, étrangers au service de l'inspection. Mais ce service a besoin de connaissances spéciales, etc., etc...[2]. »

L'interprétation fait en conscience tout ce qu'elle peut pour obscurcir l'idée qu'elle prétend éclaircir. M. de Blignières a très bien dit ce qu'il voulait dire, ce qu'il savait être le fond du débat. Changer l'esprit de l'inspection, c'était, pour lui, substituer un esprit nouveau à l'esprit actuel, cet esprit d'indépendance qui lui dicte ses observations au préfet et ses rapports au ministre. Prendre à la lettre le langage de M. de Blignières et entendre, comme les mots le portent, que l'esprit de l'inspection est de chercher dans le Parlement un point d'appui contre le ministre de la marine, serait plus qu'un sophisme, un sophisme bien connu des philosophes les plus imberbes, sophisme que M. Prigent réfute si facilement, en disant avec raison qu'on ne peut étendre à un corps de fonctionnaires des fautes isolées ; ce serait encore un pur non-sens et une contre-vérité historique : un pur non-sens, puisque l'inspection sait

[1] *Commission extraparlementaire. — Délégations*, tome VI, page 271.
[2] *Commission extraparlementaire. — Commission plénière*, tome I, page 465.

Digitized by Google

bien qu'elle se ruinerait, en ruinant le ministre de qui elle tient sa délégation et sa force ; une contre-vérité historique, car M. de Blignières parlait en 1896, alléguant une expérience de douze ans, et les quelques faits individuels que visaient ses assertions, à les supposer exacts, ne dataient que de cinq ou six ans au plus, de l'époque où les rapporteurs du budget de la marine avaient mis assez largement à contribution les rapports de l'inspection.

Non, non, ce n'est pas ainsi qu'il faut entendre l'esprit nouveau, le sang nouveau à infuser au corps de l'Inspection. La question a été bien posée par M. de Blignières, et elle reste bien posée pour le Parlement dans le contre-projet de l'amiral de Cuverville.

Mettrons-nous le contrôle résident, quel que soit le corps qui l'exerce, inspection ou commissariat, sous la dépendance et les ordres du préfet maritime, qui s'en réservera les informations, sous prétexte de sauvegarder sa responsabilité de directeur de l'arsenal ? Lui conserverons-nous, au contraire, l'indépendance dont l'inspection jouit actuellement à l'égard de toute autorité autre que le ministre de la marine, dont, par ses observations et ses rapports, elle sauvegarde la responsabilité devant le Parlement, en même temps qu'elle éclaire le Parlement, responsable devant le pays ? C'est là et là seulement qu'est le fond du litige, le nœud du débat.

L'accord entre les opinions divergentes est radicalement impossible sur ce point. La Chambre l'a ainsi compris, et elle l'a marqué, quand l'occasion lui en a été donnée. Relisez les comptes rendus des séances où cette question est venue en délibération, par exemple, la discussion du 3 février 1898 et celle du 4 juillet 1900. Vous y verrez que, dans ses votes en faveur de l'inspection permanente, la Chambre s'est déterminée surtout par la raison tirée de l'indépendance de cette institution.

Le Sénat en jugera de même. Il a, lui aussi, sa responsabilité à sauvegarder. Associé à la Chambre dans l'action législative, il répond, comme elle, devant le pays, du bon emploi des finances de l'État. Il a même, dans l'opinion publique, une responsabilité plus haute que celle de la Chambre. On excuse quelquefois, on peut excuser cette dernière de céder à des passions du moment, à des entraînements irréfléchis. Issue du suffrage universel, la Chambre en a les émotions soudaines, les impatiences inquiètes, les élans mal calculés. L'opinion publique attend du Sénat qu'il réfrène ces

Digitized by Google

effervescences et ces ardeurs. La Constitution elle-même lui assigne ce rôle, auquel le préparent son origine et ses conditions d'existence.

Aussi le Sénat serait sans excuse, s'il se privait d'un des moyens d'information qui sont à sa disposition pour apprécier avec maturité la répartition et l'emploi d'un des budgets les plus considérables. Grâce à une résidence permanente dans les ports, qui lui donne la compétence spéciale, nécessaire à un contrôle administratif et assure la valeur de ses constatations et de ses rapports, le contrôle de la marine est, pour les deux Chambres, une source précieuse de renseignements pour la discussion du budget de ce Département et une garantie du bon fonctionnement des services de nos arsenaux. Mais il n'est et ne peut être tel qu'à la condition d'être libre dans ses observations et indépendant dans son exercice.

Ainsi, le Sénat n'est pas moins intéressé que la Chambre à l'indépendance de l'inspection de la marine.

Toute autre considération s'efface devant celle-là. Le pays n'a pas devant lui, quand il prononce un verdict solennel sur la conduite des affaires de l'État, les plumes blanches du préfet maritime. Il ne connaît et ne veut connaître que ses mandataires directs, les députés et les sénateurs. Il les approuve ou les condamne, sans plus se soucier des préfets maritimes que s'ils n'existaient pas. Quant à l'attitude des ministres, il n'y regarde que pour les englober, avec le Parlement dont ils sont l'émanation et comme les agents d'affaires, dans le jugement qu'il porte sur la politique gouvernementale.

Adoptez le système de l'amiral de Cuverville, qui vise à rendre le préfet maritime omnipotent dans son arrondissement et plus ministre que le ministre lui-même : vous verrez ce que le chef du Département et les Chambres sauront des opérations administratives qui s'exécutent dans les ports. Donnez au directeur de Ruelle, au lieu de l'inspecteur qui le rappelle, sans se lasser, à la règle, un surveillant administratif dépendant de son autorité : vous nous direz comment la spécialité des chapitres sera observée.

Si, par malheur, un pareil système prévalait dans les délibérations du Parlement, le ministre de la marine et les Chambres n'auraient à leur disposition pour se renseigner sur l'administration des arsenaux que les rapports nécessairement partiels et incomplets du contrôle mobile. Aucune des opérations administratives qui se con-

Digitized by Google

somment dans les ports, marchés, adjudications, achats sur facture, commandes, recettes, liquidations, emploi de la main-d'œuvre et des matières aux travaux, ne parviendrait à leur connaissance avec les éléments d'information ou les circonstances de fait qui, seuls, peuvent en démontrer la régularité, nous dirons plus, la moralité. Ils en seraient réduits à juger de la bonne ou mauvaise situation des services et de l'observation plus ou moins fidèle des prescriptions réglementaires d'après des probabilités fondées sur le plus ou moins grand nombre d'erreurs relevées par le contrôle mobile dans l'examen des documents qui en auraient conservé des traces.

Le prétendu contrôle local du commissariat n'aurait pour mission de faire connaître que ce que le préfet maritime l'autoriserait à révéler. Son honnêteté n'est pas en jeu. Car, si l'honnêteté du fonctionnaire est de précepte général, sa soumission à son supérieur hiérarchique est de précepte particulier. Le particulier primerait ici le général. Ce n'est pas au subordonné, c'est au supérieur qu'incomberait la responsabilité des ordres donnés. Même en répugnant à taire ce que sa conscience l'inciterait à dire tout haut, le commissariat devrait se plier à la volonté du commandement. Le dogme de l'obéissance absolue, si fort en honneur dans les codes militaires, trouverait ici son application.

Outre la question d'obéissance, il y a la question d'intérêt personnel. Se figure-t-on le degré de liberté de conscience dont jouirait, dans l'accomplissement de ses fonctions, un contrôleur subordonné au préfet maritime et dépendant absolument de lui pour sa position et son avancement dans la carrière? Espère-t-on, par hasard, que le contrôle mobile, déshabitué de la vie des ports, trouvera, pour découvrir les erreurs et les abus, un auxiliaire, un guide, dans ce contrôle local dont on le charge de vérifier et d'apprécier l'action et qui, d'un autre côté, ne dépend que du préfet maritime vis-à-vis de qui il est responsable. Il faut avoir la franchise de l'avouer : le contrôle mobile se heurtera le plus souvent, pour ne pas dire toujours, à la conspiration du silence. Pour ceux qui se contentent de l'illusion d'un contrôle, c'est sans doute parfait. Mais la prudence la plus vulgaire commande au législateur d'éviter toute organisation qui placerait un fonctionnaire entre son devoir et son intérêt. Il n'y a de louable en économie politique et sociale que les systèmes administratifs qui font concorder ensemble ces deux mobiles d'action.

Digitized by Google

Envisagé à ce point de vue, le contre-projet de l'amiral de Cuverville a quelque chose qui répugne aux données du sens moral. Il ne se sauve de l'immoralité que par la croyance, érigée à la hauteur d'un article de foi, en l'honnêteté du préfet maritime.

Aussi le Sénat se gardera-t-il d'affaiblir le contrôle de la marine dans son organisme le plus efficace, l'inspection permanente. Il sait maintenant que penser des critiques émises et des susceptibilités manifestées par les préfets maritimes à l'égard de cette institution. Il a pu se convaincre, en lisant les pages qui précèdent, que les critiques ont leur point de départ dans une fausse conception de la responsabilité des préfets maritimes, et que les susceptibilités tiennent à un état d'esprit de ces officiers généraux qui leur fait repousser toute distinction entre le commandement et l'administration. L'indépendance du contrôle ne fait obstacle ni à l'autorité du commandant en chef, ni au pouvoir de direction de l'administrateur supérieur. Le contrôle n'a rien à démêler avec le commandement, qui demeure absolument étranger à son action ; il n'a ni le droit, ni les moyens de s'immiscer dans la direction de l'administration, qui, sous sa responsabilité et sous réserve de l'appréciation du ministre, tient ou non compte de ses avis et de ses observations.

Le Sénat maintiendra donc fermement l'indépendance de l'inspection permanente. Il lui donnera ce qui lui a manqué jusqu'ici, la sanction toute-puissante de la loi. Les décrets, expression de la volonté du pouvoir exécutif, valent dans la pratique ce que vaut cette volonté. Fermes avec une volonté inébranlable, inconsistants avec une volonté incertaine, ils varient au gré des vents de la politique ou des mouvements ondoyants de l'âme humaine. En raison de ces fluctuations inévitables, ils ont été impuissants jusqu'ici, ils le seraient probablement dans l'avenir, à fonder un régime durable pour le contrôle de la marine. Théoriquement, les décrets protégeaient l'institution contre le mauvais vouloir des préfets maritimes et des services contrôlés. Pratiquement, l'indifférence des ministres de la marine à en faire observer les prescriptions la livrait, presque sans défense, aux ennemis que les textes lui avaient suscités.

Il n'en sera pas ainsi de la loi que vous allez voter[1]. Cette loi sera

[1] Le même sentiment, le même besoin d'une loi d'organisation s'était affirmé avec force dans l'enquête parlementaire de 1849 :

« Il existe au ministère de la marine un projet d'organisation du contrôle, lequel

Digitized by Google

votre œuvre et, comme telle, elle ne souffrira ni contestations, ni résistances, ni échappatoires. Une fois promulguée, une fois entrée dans nos codes, tout le monde, ministre de la marine, préfets maritimes, services contrôlés, devra s'incliner devant son autorité souveraine.

## EXAMEN DES ARTICLES DU PROJET DE LOI.

### Article 1er.

Le texte de l'article premier a été, du moins dans ses grandes lignes, emprunté à la loi du 16 mars 1882 sur l'administration de l'armée. Cet emprunt se conçoit d'autant mieux qu'une des pensées dominantes du projet de loi a été d'assimiler, autant que possible, le corps du Contrôle de la marine au corps du Contrôle de l'armée. Leur mission est identique, bien qu'elle s'exerce d'une façon différente ; elle comporte, pour le personnel, les mêmes garanties d'indépendance et d'autorité.

L'article premier la définit très clairement. Il est plus explicite que l'article 25 de la loi du 16 mars 1882 sur la nature objective des investigations du contrôle. Tandis que, dans la loi du 16 mars 1882, le fonctionnement administratif des services assujettis au contrôle de l'armée est seul envisagé, le contrôle de la marine reçoit mandat de constater, dans tous les services, l'observation des prescriptions législatives et réglementaires qui en régissent le fonctionnement administratif, financier, comptable et économique. La raison de cette énumération détaillée réside dans la complexité des opérations que le contrôle de la marine est chargé de suivre. En qualifiant, à l'aide de termes distincts et appropriés, ces diverses opérations, on a eu la pensée de ne laisser subsister aucun doute sur

aurait pour effet de modifier l'institution..... Il est temps d'en finir avec tant de conceptions ministérielles qui portent le cachet du besoin de faire. La loi seule doit intervenir désormais. La loi seule doit constituer les corps, sauf à laisser au ministre toute la latitude que sa responsabilité réclame. » (*Enquête parlementaire*, tome I, page 64. Voyez aussi pages 103 et 104.) — Le projet dont il s'agit organisait une double inspection, une inspection permanente et une inspection mobile. C'était l'amiral Romain-Desfossés qui détenait alors le portefeuille de la marine. Dans le rapport à l'appui du projet de réorganisation, l'amiral Desfossés, tout en s'attachant à démontrer les avantages d'une inspection mobile, ne pensait pas que cette création « pût dispenser de maintenir une inspection en permanence dans chacun de nos grands arsenaux ». — *Enquête parlementaire*, tome I, page 659.

Digitized by Google

l'étendue du mandat des contrôleurs et sur le droit qui leur était reconnu de porter leurs investigations sur toutes les parties de l'administration maritime envisagée sous ses différents aspects et à l'exclusion seulement du côté technique.

S'il est rigoureusement vrai, comme l'a fait observer un membre de la Chambre dans la discussion de l'article premier du projet de loi, que l'expression « fonctionnement administratif » englobe et résume tous les faits de direction et de gestion, il est bien certain qu'il n'y a pas le moindre inconvénient à diviser ces faits en catégories qui sont au mot *administratif*, pris dans son sens général, ce que les espèces sont au genre. Il en résulte même cet avantage appréciable de les signaler tous à l'attention du contrôleur, comme également dignes de la retenir et de l'occuper.

Au reste, le même membre de la Chambre, qui aurait voulu que le texte de l'article s'en tînt au qualificatif d'administratif, et qui l'a accusé de redondance, parce qu'il détaillait les variétés d'opérations administratives, s'est trompé grossièrement, en prétendant que le terme *économique* signifiait *mêlé à l'action*. Ce terme emporte dans son sens général l'idée de bonne administration, de bon emploi. Il a précisément ce sens dans l'article premier, qui charge le contrôle de surveiller seulement ce qu'il appartient aux services d'action d'effectuer. Au nombre de ses attributions les plus importantes, le contrôle compte l'obligation de signaler les inconvénients économiques de telles ou telles clauses des marchés préparés par les services et, dans le rapport annuel exigé par l'article 65 de la loi de finances du 26 janvier 1892, d'apprécier les stocks d'approvisionnement au double point de vue économique et comptable. Il contribue, de la sorte, à l'utilisation fructueuse des crédits budgétaires.

Mais c'est encore le fonctionnement économique des services qui est en jeu dans la mission donnée au contrôle de dénoncer les procédés défectueux en usage dans l'administration des arsenaux. Nous sommes déjà redevables à l'inspection de la marine de plusieurs réformes qui ont amélioré les services de ce Département ministériel. Il est à désirer vivement que l'inspection ne s'arrête pas dans cette voie et qu'elle contribue, de plus en plus, par ses observations et ses rapports au ministre, à simplifier la direction et la gestion administratives, si compliquées et même si confuses, des

Digitized by Google

divers services qui fonctionnent dans nos arsenaux. Sous ce rapport, nous pouvons attendre beaucoup du contrôle mobile, qui récoltera dans ses tournées nombre de sujets de comparaison, à l'aide desquels il pourra établir quel doit être, pour tel service et dans telles conditions déterminées, le mode de procéder le plus économique. Se livrer à cette étude, ce n'est pas se mêler à l'action ; c'est la critiquer et la juger, comme il appartient au contrôle.

### Article 2.

L'article 2 délimite la sphère d'action du contrôle de la marine, et, à cet effet, il énumère les divers services qui en font partie. Cette énumération était nécessaire pour fixer les attributions et prévenir sur ce point toute difficulté. Le contrôle saura à quelles matières s'étend son droit, et les services n'auront aucune raison de le discuter.

Mais, s'il n'y a pas à s'étonner que l'article entre dans des indications détaillées, il se forme instinctivement dans l'esprit quelque crainte sur la possibilité pour le contrôle de s'acquitter entièrement de ses devoirs, quand on en rapproche ses effectifs et ses moyens d'action. Nous avons insisté à diverses reprises sur la convenance, nous n'osons pas dire la nécessité, d'augmenter les cadres de l'inspection de la marine. Nous y reviendrons encore à l'occasion de l'examen de l'article 5 et du tableau A auquel il se réfère. Disons tout de suite que nous considérons les fixations de ce tableau, auxquelles nous nous rallions, comme des minima susceptibles d'être accrus ultérieurement. Nous nous gardons avec soin de verser dans la fausse conception de la surveillance administrative, qui, au moins en théorie, devait refaire en double toutes les opérations des services. Nous entendons bien que le contrôle du ministre reste un contrôle par épreuves. Mais encore faut-il que ces épreuves soient assez répétées pour qu'on puisse en dégager une appréciation exacte du fonctionnement des services. Malgré la coopération des missions, la tâche des contrôleurs résidents restera très lourde sous le régime de l'autonomie des services. Si le contrôle veut, comme il le doit avant tout, être extérieur, se manifester au dehors, vérifier des faits plutôt que des pièces, il faut qu'il puisse former des employés au travail matériel des vérifications courantes et alléger ainsi son

Digitized by Google

service de bureau. Il est indispensable, en d'autres termes, que les contrôleurs soient mieux secondés dans les détails si l'on veut que, malgré leur nombre relativement restreint, ils étendent le champ de leurs investigations.

C'est donc sous la réserve qu'on accroîtra dans ce sens leurs moyens d'action que nous admettons que 38 fonctionnaires du contrôle suffiront, pour l'instant, à réaliser le but à atteindre. Nous nous reprocherions de laisser le corps que nous voulons fortement constitué encourir les mêmes accusations d'impuissance que nous avons rencontrées dans les dépositions de l'enquête extraparlementaire de 1894. Nous insistons donc pour que les contrôleurs puissent au profit de leur service actif, se décharger sur des *employés vérificateurs*, qu'ils dirigeraient et dont ils resteraient responsables, des besognes secondaires, bien qu'indispensables, se rattachant à l'examen détaillé des nombreuses pièces qui leur sont communiquées journellement par les divers services. Il ne faut pas — si nous osons nous exprimer ainsi — que les contrôleurs soient des « repasseurs d'additions ».

**Article 3.**

A l'article 3 se rattachent toutes les considérations de principe qui sont la base et la justification même du projet de loi. Nous les avons si longuement exposées déjà qu'il ne nous reste plus rien à dire. Le rejet de l'article ferait crouler tout notre système de contrôle. Toutefois, en dehors de la question de fond, il y a matière dans l'article à quelques observations intéressantes.

Un membre de la Commission a fait remarquer que c'est la première fois qu'une loi sera intervenue pour instituer une direction dans l'administration centrale d'un Département ministériel. Remarquons, tout d'abord, que c'est la loi du 16 mars 1882 (article 26) qui prévoit qu'un décret déterminera le fonctionnement du contrôle de l'administration de l'armée et instituera un service distinct au ministère de la guerre. De même, l'article 54, paragraphe 9, de la loi de finances du 25 février 1901, stipule que « *la direction du contrôle à l'administration centrale des colonies* est placée sous l'autorité directe du ministre ». Mais, ces réserves faites, il est incontestable que jusqu'ici ce sont des décrets qui ont déterminé le fonctionnement des directions de contrôle dans les différents ministères. Nous ne

Digitized by Google

nions pas que cette procédure, en thèse générale, puisse paraître préférable à la procédure inaugurée par le projet de loi. Elle se prête à des expériences, qui cessent d'être possibles dès que la loi a statué. Les organisations administratives, pour être bien venues et fécondes en résultats, doivent s'adapter à des conditions de temps et de circonstances qui sont essentiellement changeantes. Elles ne comportent pas l'inflexibilité des institutions formées d'éléments invariables et dérivées de principes fixes. Si, à l'usage, elles sont reconnues défectueuses, on y remédie aisément par un acte du pouvoir exécutif, sans avoir besoin de mettre en branle la machine législative, bien plus difficile à mouvoir et bien plus lente dans sa marche.

Cette observation est juste, mais seulement en thèse générale. Elle est applicable de tous points aux organisations naissantes, à celles qui n'ont pas subi l'épreuve du temps. Il est prudent, en pareille occurrence, de rester sur le terrain de l'expérience, de ne pas se lier les mains tout d'abord et de se ménager le moyen facile de revenir sur un essai infructueux. La procédure des décrets est alors la meilleure; disons, si vous le voulez, la seule qu'on doive employer. Il en est autrement, quand on raisonne sur une organisation déjà connue, qui a ses états de services indiscutables, ses preuves faites, ses titres acquis. Le contrôle central a une histoire déjà longue, communément ignorée, parce qu'elle a été modeste. Créé en 1844, il a fonctionné depuis lors sans discontinuer et même sans être mis en cause par les adversaires les plus forcenés du contrôle des ports. Aucun système n'a jamais menacé son existence, ni contesté son utilité.

Eu égard à cette situation exceptionnelle, il n'y a pas à regretter qu'une loi sanctionne ce qu'une expérience de soixante ans a confirmé.

Mais il y a mieux à dire. Nous voulons, par le projet de loi, fortifier le contrôle des ports, l'arracher à l'incertitude du lendemain, l'établir dans une position officielle qui le mette à l'abri des vicissitudes et de l'instabilité ministérielle. Pouvons-nous faire moins pour le rouage du contrôle à qui incombe la mission la plus haute et la plus importante, celle d'imprimer à l'ensemble de l'organisme une direction méthodique, une communauté de vues et d'efforts qui empêche les tâtonnements et, par un appui constant donné à toutes

Digitized by Google

les parties, en tire le maximum d'effet utile ! Plus grande et plus indiscutable sera la situation officielle du contrôle central, plus le contrôle des ports en recevra de lustre et d'autorité. Le contrôle central est la voie de transmission de la volonté du ministre au contrôle des ports. C'est lui qui donne l'impulsion au corps tout entier, qui harmonise son action dans un effort et vers un but communs, qui poursuit la meilleure utilisation possible de ses travaux. La nature des choses, aussi bien que la raison, veut que l'un et l'autre soient compris dans l'acte de reconnaissance officielle qui est le propre de la loi.

Il est dit au dernier paragraphe de l'article 3 que des décrets spéciaux préciseront quels documents devront être obligatoirement soumis au visa de la direction du contrôle et à celui du contrôle local. C'est là manifestement une énumération qui ne saurait trouver place dans la loi. Elle doit être laissée à l'appréciation du pouvoir responsable du bon fonctionnement des services qu'il fait contrôler. Elle est subordonnée à l'organisation de ces services et variable avec elle. En principe, le contrôle doit s'exercer sur toutes les pièces et tous les actes de direction et de gestion ou d'exécution qui ont un rapport quelconque avec la répartition et l'emploi des crédits alloués à la marine. La communication au contrôle des pièces entraînant engagement ou liquidation de dépenses et l'obligation corrélative d'y apposer un visa, sur le caractère duquel nous nous sommes déjà longuement expliqué, doivent avoir lieu préalablement aux effets légaux que lesdites pièces sont susceptibles de produire. La nomenclature qui en sera dressée constituera déjà pour les services un avertissement qui les mettra en garde contre les irrégularités. Elle préviendra aussi désormais les discussions, trop fréquentes jadis, sur des attributions indécises, où l'autorité locale semblait toujours disposée à prendre parti contre le contrôle.

Cela dit à l'appui du texte de l'article, il nous sera permis d'exprimer le vœu qu'on ramène au strict nécessaire la nomenclature des documents à soumettre au visa du contrôle. Peut-être a-t-on dépassé autrefois la mesure dans les prescriptions relatives à cet objet. Peut-être une prévoyance poussée trop loin a-t-elle fait de ce qui devait être une revision opportune et intelligente une besogne fastidieuse, dont plus d'un inspecteur se débarrassait un peu au hasard par l'apposition du timbre à date. Nous ne perdons pas de

Digitized by Google

vue que le visa de l'inspecteur est une simple formalité, et qu'il n'exonère pas l'administrateur de sa responsabilité propre. Nous savons aussi qu'il restera tel à l'avenir et qu'il doit garder cette signification, sous peine d'altérer le caractère essentiel du contrôle. Encore convient-il de le restreindre aux seuls documents qui intéressent le bon fonctionnement des services et qui peuvent avoir un retentissement quelconque sur les finances de l'État. Plus on simplifiera les mouvements de la machine administrative, mieux on assurera sa régularité et son rendement. Nous nous garderons toutefois de pousser ce souci jusqu'à l'exagération. Car nous reconnaissons que certaines communications peuvent permettre au contrôle de saisir au passage des indices précieux à plus d'un titre.

La commission avait songé un moment à remanier l'article 3 de manière à présenter dans trois paragraphes séparés les trois rouages du contrôle, en les numérotant pour faire mieux ressortir leur destination. Mais, à la demande du ministre de la marine, elle a renoncé à cette modification qui cadrait mal d'ailleurs avec la contexture d'autres articles, notamment de l'article 7. Le ministre a vu dans le remaniement en question un double danger : rendre en quelque sorte autonome le service des missions, dont le texte voté par la Chambre fait une partie intégrante de la direction du contrôle ; amoindrir cette dernière, en la qualifiant simplement de service central. Il a insisté fortement sur la nécessité de maintenir l'unité dans la direction supérieure des trois rouages du contrôle. Il a rappelé que c'est le service central de la direction du contrôle qui apprécie, d'une part, au nom et pour le compte du ministre, la façon dont le contrôle local est exercé, d'autre part, l'opportunité d'envoyer une mission sur tel ou tel point. Il a fait observer que, véritable régulateur, ce service central assure la collaboration des missions avec le contrôle résident des ports et établissements, collaboration qui serait rapidement faussée par des doubles emplois ou des omissions, si les différents rouages étaient indépendants les uns des autres. Nous maintenons donc l'article 3 du projet, tel que la Chambre des députés l'a voté. On l'a dit avec raison : cet article renferme, en substance, toute l'économie de la constitution et de l'organisation intérieures à donner au corps du Contrôle.

Digitized by Google

**Article 4.**

L'article 4 condense tout ce que nous avons dit de la nature du contrôle de la marine, de son objet et de ses droits.

Par sa nature, le contrôle est une délégation directe du ministre. C'est là le fondement ainsi que l'explication de son indépendance.

L'objet de sa mission embrasse toutes les opérations administratives de la marine, dans quelque lieu et de quelle manière qu'elles se produisent.

Ses droits n'ont d'autres limites que celles de sa mission. Partout où se passe quelque fait administratif, le contrôle doit pouvoir le saisir et l'apprécier.

Ses droits ne se bornent pas, d'ailleurs, à signaler les faits qui lui paraissent constituer une application défectueuse des règles en vigueur. L'article 4 donne mission aux contrôleurs de proposer toute mesure qu'ils jugeraient utile pour faire disparaître les abus ou pour simplifier et améliorer le fonctionnement administratif des services.

L'article premier du décret de réorganisation provisoire du 19 avril 1899 a déjà reconnu ce droit à l'inspection, à l'exemple de ce qui se passe depuis 1882 pour le contrôle de l'administration de l'armée, et lui a ainsi ouvert une voie féconde. A son tour, l'inspection des colonies a été confirmée dans la même attribution par l'article 54 de la loi de finances de l'exercice 1901. L'absence d'intérêt personnel, la faculté d'avoir des vues d'ensemble font, en effet, de tous les corps de contrôle de précieux auxiliaires des administrations centrales, à fin d'introduire la simplicité et l'unité dans la réglementation, en tirant parti des leçons de l'expérience. Il est des principes directeurs, si l'on peut s'exprimer ainsi, dont les règlements doivent constamment s'inspirer. Avec l'autonomie des services et les tendances individualistes qu'elle peut favoriser, il est bon, il est plus que jamais nécessaire, dans la marine, qu'un organe indépendant et étranger à l'action ramène constamment les conceptions particulières à l'idée d'un plan général, dans lequel chaque rouage, bien que spécialisé le mieux possible en vue de sa fonction propre, s'adapte au reste de la machine et en facilite la marche.

On a pu craindre qu'il ne soit très difficile, sinon impossible,



Digitized by Google

de concilier la nature de la délégation donnée au contrôle avec l'établissement d'une hiérarchie dans le corps. C'est là une crainte erronée, qui ne tient pas compte de la différence des points de vue où l'on doit se placer pour envisager les deux termes de la question. La délégation ministérielle garantit l'indépendance du contrôle vis-à-vis des services contrôlés. La subordination hiérarchique marque les positions des membres du contrôle les uns par rapport aux autres. Un corps de fonctionnaires ne se conçoit pas sans une hiérarchie, à moins que la mission de chaque membre du corps ne s'exerce isolément dans une sphère déterminée et ne s'y épuise, sans avoir besoin de produire des résultats combinés avec d'autres missions connexes.

Dans le système du projet de loi, la subordination hiérarchique est nécessaire pour permettre, d'une part, la répartition des membres du contrôle entre les trois rouages, leur affectation à des tâches partielles et distinctes, soit dans les ports, soit au ministère, soit dans les tournées d'inspection, d'autre part, la coordination et la centralisation des travaux effectués par chacun des contrôleurs. L'article 7 pourvoit à cette nécessité. Mais cette hiérarchisation du personnel et cette distribution intérieure des emplois ou des tâches ne font pas obstacle à l'indépendance du fonctionnaire dans l'accomplissement de sa mission. Les ordres qu'il reçoit de son chef hiérarchique n'affectent ni ses droits, ni ses rapports au regard des services qu'il a charge de contrôler. Ils n'affectent pas davantage sa responsabilité individuelle vis-à-vis du ministre au nom de qui il agit. Ils la circonscrivent seulement à un certain nombre d'opérations, celles-là même qu'il lui est ordonné de surveiller.

Dès lors que le même contrôleur ne pourrait suffire à la peine de suivre toutes les opérations administratives d'un port, dès lors qu'on a estimé indispensable de placer un certain nombre de fonctionnaires de cet ordre dans un arsenal, il a bien fallu, en tenant compte de leur maturité et de leur expérience plus ou moins grandes, leur assigner des besognes séparées et des services distincts à contrôler. Ce qui revient à dire qu'on a limité leur responsabilité à ces services, sans que cette limitation porte la moindre atteinte à l'indépendance originelle qu'ils tiennent de la délégation ministérielle.

L'objet du contrôle étant ce que le fait le projet de loi, il est

Digitized by Google

logique que les contrôleurs soient mis à même de l'atteindre. Aussi l'article 4 a-t-il le soin de spécifier que tous les magasins, ateliers, bureaux et autres établissements de la marine leur sont ouverts et que l'autorité maritime locale doit donner les ordres nécessaires pour leur permettre les revues d'effectifs et leur faciliter les recensements du matériel ou des approvisionnements de tout genre, ainsi que les vérifications de caisses. Il reconnaît également aux contrôleurs le droit d'exiger des administrateurs et des comptables communication de tous registres et rapports, ainsi que de *toute correspondance officielle concernant les actes administratifs et les faits de gestion et de comptabilité.*

Toutes ces prescriptions dérivent si manifestement de la nature du contrôle et sont tellement conformes à sa mission qu'elles ne paraissent pas susceptibles de soulever la moindre difficulté. Cependant, nous avons cru bon de souligner ce qui est relatif à la correspondance officielle administrative, parce que des doutes se sont élevés quant au droit des inspecteurs de se faire remettre une portion de cette correspondance et qu'ils ont donné lieu à une décision ministérielle défavorable au contrôle. Nous voulons parler d'une dépêche ministérielle du 16 août 1892, interprétative du décret de 1853, qui soustrait, même aux inspecteurs en chef et aux inspecteurs chargés de mission par le ministre, la correspondance officielle des préfets maritimes, des chefs du service de la marine dans les ports secondaires, et des directeurs dans les établissements hors des ports, ainsi que la correspondance des directeurs, chefs de service, chefs de détails et comptables, en ce qui concerne les questions de personnel et les échanges d'avis et d'opinions qui n'engagent aucune question d'une manière définitive.

Le contrôle s'est ému à bon droit de cette restriction. Dans l'enquête de 1894, l'inspecteur en chef de Toulon a soumis sur ce point à la commission des observations très judicieuses. Passe encore pour les questions de personnel où, si des droits ne sont pas en cause, nous n'apercevons pas d'intérêt général à sauvegarder et conséquemment de raisons pour le contrôle d'intervenir d'une façon utile. Il en est autrement de la correspondance qui contient des échanges d'avis et d'opinions. Puisque cette correspondance prend place dans des livres et des registres d'administration, elle a le

Digitized by Google

double caractère d'un commencement d'acte administratif et d'un document public. A ces deux titres, elle relève du contrôle.

Outre qu'il est malaisé de tracer une ligne de démarcation bien nette entre la portion de la correspondance qui n'a qu'un caractère de préparation et celle qui aboutit à la solution, ne sent-on pas que si l'on souscrit à cette distinction, on ouvre la porte à l'arbitraire des interprétations? Il dépendra de l'administrateur d'élargir ou de resserrer le cercle des correspondances provisoires et de ne livrer aux investigations du contrôle que ce qu'il lui conviendra de faire connaître. Car il demeurera seul juge de ce qui est simple échange d'opinions ou décision formelle. Au jugement de l'inspecteur en chef que nous venons de mentionner, si l'on se ralliait à cette manière de voir, on désarmerait le contrôle de tout moyen d'apprécier certaines opérations administratives pour le jugement desquelles la correspondance des fonctionnaires est l'élément le plus sérieux. Il existe, nous dit-on, de nombreux actes d'administration qui ne laissent aucune trace dans les documents de la comptabilité, attendu que les écritures n'y retiennent que les faits de gestion proprement dits. C'est dans la correspondance seulement qu'on retrouve les actes d'administration pure, de direction proprement dite, qui se rapportent à ces faits.

Le même inspecteur en chef fait encore remarquer qu'à lui seul le fait de la correspondance constitue souvent une obligation réglementaire, indépendamment de la décision finale, et que l'inspection a le devoir de veiller à l'accomplissement de cette obligation [1]. Il en

[1] « C'est ainsi que, lors du décès de marins ou de militaires présents au service, les conseils d'administration doivent aviser les familles par l'intermédiaire des municipalités.

« C'est ainsi encore que les commissaires de l'inscription maritime doivent correspondre avec les maires ou la gendarmerie au sujet des inscrits qui sont titulaires de sursis d'appel.

« Les mêmes fonctionnaires doivent rechercher, par tous les moyens, les familles des marins au nom desquels des sommes ont été déposées dans les caisses de l'établissement des invalides.

« De même, avant tout achat de quelque importance, l'administration du port où se prépare le marché doit consulter les autres ports, afin de savoir s'il sont en mesure de céder tout ou partie des matières nécessaires.

« L'inspection est chargée de veiller à ce que ces obligations soient remplies. N'est-il pas contradictoire que la correspondance où réside, pour les cas de l'espèce, la seule preuve de l'exécution des règlements, puisse lui être refusée comme échappant à ses investigations? » — *Commission extraparlementaire. — Délégations*, tome III, page 309.

Digitized by Google

conclut qu'il y a contradiction dans l'espèce à imposer au contrôleur une tâche, en lui refusant les moyens de la remplir.

C'est pour mettre fin à ces interprétations arbitraires et à ces restrictions dangereuses que l'article 4 contient la prescription que nous avons soulignée.

Un autre paragraphe du même article porte que les contrôleurs adressent leurs rapports au ministre. Cette disposition est textuellement reproduite de l'article 26 de la loi du 16 mars 1882 sur l'administration de l'armée. Elle est conforme à la logique, puisque c'est du ministre seul que le contrôle tient sa délégation. Mais cette délégation s'exerçant près du préfet maritime ou du directeur, qui est le représentant du ministre à la tête de l'arsenal ou de l'établissement, et qui devient par là même responsable de l'exécution de ses ordres, la question s'est posée de savoir si l'on ne devait pas faire au contrôle une obligation *légale* de communiquer préalablement à l'autorité supérieure locale les rapports destinés au ministre, de même que les observations de détail faites aux services et demeurées vaines.

Votre commission avait même préparé à cet effet un article complémentaire, qu'elle a abandonné sur les conclusions du ministre de la marine lui-même. M. de Lanessan a déclaré que l'addition projetée était inutile et risquait d'être nuisible, en faisant régler par la loi des questions de procédure qui sont exclusivement du domaine du pouvoir exécutif.

Le but réel de la loi, a dit en substance M. de Lanessan, est de donner au ministre les moyens d'exercer sur tous les services de la marine un contrôle direct à l'aide d'un organisme qui relève immédiatement et exclusivement de lui. S'il n'exerce pas ce contrôle ou s'il l'exerce mal, il devra compte de sa négligence au pouvoir législatif, devant lequel il est responsable. Ce dernier pouvoir doit donc laisser au ministre le soin de régler lui-même, en toute liberté, les conditions dans lesquelles il usera des services de contrôle mis à sa disposition par la loi, de déterminer la nature des relations que ces services entretiendront soit avec lui-même, soit avec les préfets maritimes ou les directeurs des établissements qui sont ses représentants directs, soit avec les chefs des différents services d'action. Si la loi règle ces questions, elle fournit au ministre un moyen de se dégager de ses responsabilités, en prétextant que le contrôle a été

Digitized by Google

organisé d'une façon défectueuse. C'est de cette manière que le législateur a envisagé la question dans la loi sur l'administration de l'armée. Il a laissé au ministre le soin de régler, en toute indépendance et sous sa responsabilité, les détails du fonctionnement du contrôle qu'il mettait à sa disposition.

L'article complémentaire nous avait été inspiré par la préoccupation de préciser les relations des préfets maritimes et des directeurs des établissements hors des ports avec le contrôle local permanent et d'assurer *législativement* aux premiers le concours du second. Mais, d'une part, en n'établissant aucune distinction, ni réserve quant aux communications préalables imposées au contrôle, il infirmait le principe de la correspondance directe avec le ministre, principe qui est la sauvegarde et le corollaire de l'indépendance des contrôleurs. D'autre part, — et votre commission l'a reconnu, — la procédure proposée dans l'article nouveau était, à la fois, moins sûre et plus compliquée que celle tracée par les règlements en vigueur. Enfin, le droit absolu de réquisition qu'il visait à donner aux préfets maritimes et aux directeurs des établissements sur le contrôle local, tenu, d'après le nouvel article, de procéder, à leur requête, à *toutes* les vérifications que ceux-ci jugeaient nécessaires dans l'intérêt du service, supprimait tout recours possible au ministre, toute appréciation de sa part sur l'opportunité de la vérification exigée et sur la convenance d'en charger de préférence le service des missions.

Après avoir entendu le ministre de la marine, la commission a décidé de s'en tenir à la pratique actuelle. L'inspection résidente tient des règlements en vigueur le droit de correspondre directement avec le ministre. Il y aurait eu, avouons-le, quelque contradiction à enlever ce droit aux contrôleurs qui, aux termes des articles 1, 4 et 6 du projet de loi, ne relèvent que du ministre, agissent comme ses délégués directs et, pour l'exercice de leurs attributions, sont dans une indépendance entière de l'autorité supérieure du port ou de l'établissement auquel ils sont attachés. Le droit de correspondance directe ne fait pas obstacle au principe que les cahiers d'observations et rapports de l'inspection locale doivent, en règle générale, ne parvenir au ministre qu'après avoir été d'abord l'objet d'une instruction contradictoire auprès des services, puis d'une communication au préfet maritime en vue d'une solution immédiate ou, tout

Digitized by Google

au moins, des explications ou réponses qu'ils comportent. L'instruction du 8 juillet 1899 est formelle à cet égard. Nous avons fait observer dans le corps du rapport que cet examen préalable sur place assure la prompte expédition des affaires et la bonne marche du service, et qu'il sauvegarde les prérogatives du préfet maritime, ainsi que sa responsabilité de directeur supérieur de l'administration dans l'arrondissement. Comme l'explique le rapport de la commission de la marine à la Chambre sur le projet de loi, il met l'administration et l'autorité supérieure locales en mesure de faire droit sur-le-champ aux observations du contrôle, de remédier d'elles-mêmes aux irrégularités signalées; dans le cas d'abstention ou d'opposition de leur part, il réunit du moins dans un même document tous les éléments de la solution par l'autorité centrale.

Mais actuellement, — et c'est là le point capital, — le droit de correspondance directe n'en est pas moins réservé, en ce sens que, si l'inspecteur en chef le croit nécessaire, il peut passer outre à la règle de la communication locale; il a, *sous sa responsabilité et en motivant sa manière de procéder*, la faculté de saisir le ministre, sans délai et sans intermédiaire aucun, des faits, des questions qu'il juge inutile ou dangereux d'évoquer et de discuter sur place. Le ministre *apprécie* si cette transmission directe est justifiée soit par son objet lui-même, soit par les circonstances. Lorsqu'il estime qu'il y a lieu à communication préalable aux services mis en cause, il le fait savoir sans retard au chef de l'inspection résidente, qu'*il peut blâmer*, si son attitude n'est pas justifiée. Dans tous les cas, les choses restent en l'état, jusqu'à ce que la procédure normale ait été rétablie par le renvoi à l'inspection de son cahier d'observations ou de son rapport.

L'instruction du 8 juillet 1899 énumère les cas dans lesquels la transmission au ministre par l'inspection doit être immédiate, ceux, au contraire, où elle doit être précédée d'un examen sur place.

« En résumé, y est-il dit, l'instruction contradictoire précède « toujours l'envoi à Paris des rapports périodiques[1]. Elle précède,

[1] Cette prescription n'est applicable qu'aux deux rapports sur la situation des approvisionnements et sur les comptes des travaux. Le rapport de fin d'année n'étant plus qu'un résumé analytique des suites déjà données aux cahiers d'observations et aux rapports de l'inspection pendant l'année écoulée, est seulement communiqué au préfet ou au directeur de l'établissement. (Circulaire du 8 décembre 1900, *Bulletin officiel* page 942.) (*Note de la direction du contrôle.*)

Digitized by Google

« en principe, celui des rapports éventuels et il n'est dérogé à cette « procédure que sur mes indications ou lorsque l'inspection le juge « nécessaire au bien du service. La règle est la même pour les « cahiers d'observations, qui doivent être l'objet d'une étude locale « préalable, toutes les fois que le contrôle résident n'a pas un « motif spécial et sérieux d'en saisir immédiatement le ministre. Au « contraire, les propositions tendant à modifier la réglementation « existante, ainsi que les études personnelles des fonctionnaires de « l'inspection, me seront invariablement transmises avant toute « communication sur place. » Cette dernière prescription est absolument conforme à la logique. Il ne saurait dépendre de l'activité d'esprit plus ou moins grande d'un contrôleur, de son goût plus ou moins vif pour les réformes, de saisir spontanément de questions demandant un examen approfondi des fonctionnaires qui ont, avant tout, à faire face chaque jour aux obligations d'un service d'action. Ces études, ces propositions n'ont de valeur et, pour ainsi dire, d'existence que si le ministre en adopte les termes, les fait siennes ou, du moins, les juge susceptibles d'une suite. Jusque-là, ce ne sont que des projets qui n'ont d'intérêt que pour le centre du département.

La disposition initiale de l'article 4 portant que « les contrôleurs adressent leurs rapports au ministre » a donc été maintenue sans aucune addition de nature à infirmer le droit du ministre de régler seul la procédure d'établissement et de transmission de ces documents, ainsi que les relations du contrôle résident avec les préfets maritimes et les directeurs des établissements hors des ports.

L'article 4 dispose que les contrôleurs « constatent les suites « données à leurs observations précédentes par les services compé- « tents ». Cette formule est, malgré son laconisme, assez importante pour retenir votre attention.

L'expérience de chaque jour prouve que, malheureusement, les errements défectueux, les pratiques abusives sont tenaces, difficiles à déraciner, et qu'en outre leur redressement se heurte aux lenteurs de procédure des bureaux. A la force d'inertie, qui se rencontre trop souvent dans toutes les administrations, le contrôle doit, sous peine de n'accomplir sa tâche qu'en partie, opposer un grand esprit de suite, une persévérance inlassable. Il ne saurait, son observation une fois faite, se désintéresser du résultat qui en res-

Digitized by Google

sortira, et encore moins lorsqu'il intervient une solution conforme, en perdre de vue l'exécution.

C'est ce qu'on entend dire par le paragraphe en question de l'article 4. Ce paragraphe se borne, comme de raison, à poser le principe; il laisse le soin des détails d'application aux décrets spéciaux qui, aux termes de l'article 3, détermineront le fonctionnement du service central de la direction du contrôle, du service des missions et du contrôle permanent des ports et établissements.

On remarquera aussi, dans l'article 4, la défense faite au contrôle de diriger, empêcher ou suspendre aucune opération. Cette interdiction est précise et générale. Elle écarte toute immixtion du contrôle dans l'administration, conséquemment tout danger de déplacement des responsabilités. L'administration est laissée libre d'agir, après les observations les mieux motivées du contrôle, même dans un sens contraire à ces observations. Quelque ligne de conduite qu'elle adopte, soit qu'elle se range à l'avis du contrôle, soit qu'elle passe outre, elle assume et garde pour elle seule la responsabilité de ses actes. Ce que nous avons dit de la nature du visa se trouve implicitement compris dans la défense intimée au contrôle.

Indépendamment des inspections permanentes ou temporaires, les contrôleurs peuvent être chargés par le ministre de la marine, en temps de paix comme en temps de guerre, de toutes études ou missions intéressant le bon ordre des finances et la régularité de l'administration dans la marine. Tel est le dispositif du dernier paragraphe de l'article 4. La formule est un peu vague. Elle n'en servira que mieux les vues du ministre pour réformer ou améliorer le fonctionnement des services de son Département. Il est bien entendu, d'ailleurs, que les prescriptions contenues dans les paragraphes précédents s'appliquent à ces études ou missions, notamment qu'il est interdit au contrôle, dans ces cas comme dans tous les autres, de se mêler à l'action pour la diriger, l'empêcher ou la suspendre.

**Articles 5 et 6.**

Deux principes, en apparence contraires, se rencontrent dans l'article 5. Désormais, le corps du Contrôle n'aura plus aucune

Digitized by Google

assimilation, aucune correspondance de grade avec les autres corps de la marine. Néanmoins, ses membres continueront de jouir du bénéfice de la loi du 19 mai 1834 sur l'état des officiers.

Ces deux principes tendent au même but, l'indépendance du contrôle. Aux termes des ordonnances et des décrets en vigueur, les inspecteurs de la marine sont indépendants de l'autorité supérieure locale pour tous les actes accomplis dans l'exercice de leurs fonctions ; mais ils restent subordonnés au préfet maritime ou au directeur de l'établissement sous le rapport hiérarchique. Il est assez malaisé de définir avec précision l'ensemble des obligations qui constituent la dépendance hiérarchique, quand cette dépendance se distingue des devoirs professionnels. On a cru la désigner suffisamment par le terme général de discipline, sans toutefois que l'idée de discipline emportât avec elle dans cette circonstance l'idée d'obéissance et de soumission.

Il est donc admis sous le régime des décrets, qui a été jusqu'à ce jour celui de l'inspection de la marine, que l'inspecteur est le subordonné du préfet maritime sous le rapport disciplinaire. C'est une concession plutôt de forme que de fond, que les décrets ont cru devoir faire à la susceptibilité des préfets maritimes, très jaloux de leur autorité et portant cette jalousie dans les plus petits détails. Comme on ne voulait pas leur sacrifier l'indépendance de l'inspection, sous peine de frapper la fonction d'impuissance, et comme on tenait néanmoins à ménager leur amour-propre, en n'établissant à demeure dans l'arsenal aucun fonctionnaire qui ne relevât, sous quelque rapport au moins, de leur autorité, on s'est arrêté à cette cote mal taillée, qui consiste à dédoubler la personne de l'inspecteur, à le déclarer, en tant que délégué direct du ministre, libre de toute attache autre que celle de sa hiérarchie professionnelle, et à l'astreindre, en même temps, à la discipline militaire, en tant qu'assimilé aux autres officiers de la marine.

L'ambiguïté de cette situation saute aux yeux. Elle doit prendre fin comme toutes les fictions conventionnelles qui se heurtent à des réalités. L'indépendance d'un fonctionnaire se concilie mal avec la soumission de ce fonctionnaire à un supérieur qui n'appartient pas à sa profession. Aux termes des décrets, l'inspecteur est indépendant du préfet maritime. Il n'en est pas moins fâcheux, disait à ce propos M. Bouchard, que le contrôleur puisse être mis aux arrêts

Digitized by Google

par le contrôle[1]. On alléguera vainement que les arrêts sont motivés par des fautes contre la discipline ; on ne pourra se dissimuler que la dignité de la personne en est atteinte et que le prestige du fonctionnaire en est amoindri. Le droit d'infliger une peine disciplinaire, même en dehors de l'exercice d'une fonction, implique, pour celui qui l'inflige, une idée d'autorité et, pour celui qui la subit, une idée de sujétion. La combinaison de ces deux idées n'est pas propre à rehausser aux yeux d'autrui la position du fonctionnaire puni.

D'ailleurs, comment séparer avec exactitude et netteté les choses qui sont du ressort de la discipline et celles qui font partie intégrante de la profession ? Dans le cas, que nous avons cité au cours de ce rapport, d'un inspecteur frappé pour un manquement à la discipline, la punition intervenait à l'occasion d'une note d'inspection, d'une lettre de service. En rédigeant cette note, le fonctionnaire accomplissait un acte de sa fonction, de même qu'il accomplissait un acte de sa fonction, en l'adressant au préfet maritime. Il avait omis de la terminer par la formule de salutation prescrite par le règlement sur le service à bord des bâtiments de la flotte. Le préfet a vu dans cette modification de formule un manquement à la discipline ; il a puni l'inspecteur.

Rien n'est plus équivoque qu'une pareille situation. On conçoit que les préfets maritimes soient désireux de la conserver, si l'inspection permanente est maintenue. Ils ont été unanimes sur ce point dans l'enquête de la commission extraparlementaire. Ce n'est pas une raison suffisante pour que nous laissions subsister une disposition réglementaire où la contradiction est flagrante dans les idées, sinon dans les termes, et où la pratique risque de démentir la théorie. Nous gagnerons à la supprimer de remettre les choses au point. Le contrôleur, n'étant plus assimilé aux officiers des autres corps de la marine, ne sera plus le subordonné hiérarchique du commandant en chef de l'arsenal. En cas de manquement de sa part à la discipline, le préfet maritime ou le directeur de l'établissement devra s'adresser au ministre, qui seul aura le droit de le blâmer ou de le punir. Cette procédure est une conséquence de l'article 6 qui dispose qu' « au point de vue de la discipline, les membres du « contrôle ne relèvent que du ministre et de leurs supérieurs dans

[1] *Commission extraparlementaire. — Délégations*, tome II, page 605.

Digitized by Google

« leur hiérarchie propre ». L'autorité du commandant en chef ne souffrira pas du changement survenu dans le caractère de l'inspecteur, qui reste étranger à l'action et dont l'indépendance sera, en pratique, ce qu'elle était réglementairement en théorie.

C'est encore le désir de mieux assurer cette indépendance qui nous fait adhérer à la proposition de conserver aux contrôleurs le bénéfice de la loi du 19 mai 1834. Le rapport de la commission de la marine à la Chambre explique fort bien la raison d'être de cette proposition : « Outre qu'ils sont appelés à vivre dans un milieu « militaire, ils sont exposés, au cours de leur mission, à soulever « autour d'eux de nombreuses hostilités. Il faut les mettre à l'abri « de représailles possibles. Le meilleur moyen d'y arriver est « évidemment de leur maintenir l'état d'officier, qui, avec toutes « les garanties dont la loi l'a entouré, constituera la sauvegarde la « plus sûre de leur indépendance. »

Un long débat s'est engagé dans la commission d'enquête extraparlementaire sur la dénomination du corps de l'Inspection [1]. Il s'est terminé par la substitution du terme de contrôleur à celui d'inspecteur. C'est également la dénomination que la Chambre a adoptée, comme étant de nature à mettre plus en relief l'importance du corps du Contrôle, dont les chefs, prenant le titre de contrôleurs généraux, se distingueront mieux des inspecteurs généraux placés à la tête des divers services d'action dans la marine.

En résumé, les dénominations des grades du contrôle de la marine seront identiquement celles du contrôle de la guerre, et il y aura entre la hiérarchie des deux corps une correspondance absolue.

L'article 5 et le tableau A, auquel il se réfère, règlent la hiérarchie du contrôle de la marine, son cadre et la répartition de ses membres entre ses trois parties.

On remarquera, en comparant le nouveau cadre aux effectifs

[1] Dans la commission d'enquête extraparlementaire, M. Prigent a demandé que l'appellation de contrôleur général fût donnée au grade le plus élevé de la hiérarchie, parce que l'appellation *en chef*, qui existe dans d'autres corps de la marine, y correspond à des grades moins élevés. M. Barbey, ainsi que M. Cabart-Danneville, a appuyé cette proposition, à laquelle l'amiral Brown de Colstoun s'est également rallié. MM. Bouchard et le chef d'état-major, vice-amiral Sallandrouze de Lamornaix, l'ont combattue.

M. le conseiller d'État Bouffet a clos la discussion par ces paroles : « Je crois que, pour rehausser la situation des inspecteurs vis-à-vis des corps contrôlés, il n'y a que des avantages à donner aux inspecteurs en chef le titre de contrôleur général. » *Commission extraparlementaire. — Commission plénière*, tome I, pages 496 et suivantes.

Digitized by Google

actuels de l'inspection, que, dans le tableau adopté par la Chambre, le nombre des contrôleurs-adjoints est réduit de 10 à 6 et celui des contrôleurs de 2e classe accru dans une proportion correspondante. On a voulu marquer par là le caractère du grade de contrôleur-adjoint, qui, ainsi qu'au Département de la guerre, doit être considéré comme une sorte de stage. En outre, par une perspective d'avancement rapide, on a espéré attirer vers le contrôle une élite de sujets prélevés dans les divers corps de la marine admis à concourir à son recrutement. Nous ne pouvons qu'applaudir à cette intention. Plus les fonctionnaires du contrôle se recommanderont par l'élévation de leur esprit et par leur savoir, plus ils s'imposeront à la considération des services contrôlés.

C'est avec intention, et en vue d'assurer à ces services des moyens d'action proportionnés à leurs rôles respectifs, que le projet du gouvernement répartit les effectifs du corps entre le service central, le service des missions et le service permanent des ports et établissements. Sans cette précaution, dont votre commission a, en dernière analyse, reconnu la sagesse, on s'exposerait à voir disparaître. un jour ou l'autre, l'équilibre, l'harmonie que le projet de loi s'est attaché à établir entre les trois rouages du contrôle, en réglant, d'après les données d'une expérience déjà longue, l'action de chacun d'eux dans l'œuvre commune. Tel ministre, partisan du contrôle purement mobile, désorganiserait les services locaux pour renforcer les missions. Alors, comme le disait M. de Lanessan à la commission, Paris deviendrait un sixième port, où affluerait le personnel de tous les autres. Inversement, un ministre, partisan exclusif de la permanence, réduirait à néant le service des missions. De son côté, le contrôle central pourrait, tour à tour, être doté de cadres excessifs ou ne compter que des effectifs insuffisants. L'institution serait complètement faussée, le but de la loi déjoué. La répartition figurant au tableau A, répond donc à une nécessité primordiale.

L'article 5 prévoit d'ailleurs la substitution possible, dans chaque groupe, de contrôleurs de 2e classe aux contrôleurs de 1re classe et *vice versa*. Il est indispensable, au double point de vue de l'affectation des contrôleurs aux postes répondant le mieux à leurs aptitudes et des facilités du service général, de conserver au ministre cette latitude.

Votre commission s'est finalement arrêtée, à la demande du

Digitized by Google

ministre de la marine lui-même, à un cadre constitutif de 38 unités seulement. L'article 3 prévoit, d'ailleurs, qu'un contrôle local permanent pourra être constitué « par la suite dans tels établissements ou sur tels points du littoral que le ministre désignera ». Ce principe une fois posé, nous reconnaissons qu'on peut laisser au ministre responsable le soin de demander à la loi de finances la création d'emplois nouveaux que, devant des nécessités bien démontrées, les Chambres ne lui refuseraient pas.

### Article 7.

L'article 7 ne peut soulever aucune difficulté. Les affectations données au divers membres du corps du Contrôle sont en rapport avec leur grade et leur capacité présumée. Le choix des personnes est laissé au ministre de la marine, tant entre les contrôleurs généraux, d'une part, qu'entre les contrôleurs des deux classes, de l'autre. Responsable du fonctionnement du corps, le ministre doit être libre de disposer de ses délégués comme il le juge bon.

On s'expliquera sans peine que les contrôleurs-adjoints soient exclusivement attachés au contrôle local des ports. C'est dans les centres mêmes de l'activité maritime, sous la direction d'un contrôleur général et auprès de contrôleurs expérimentés, qu'ils doivent débuter dans la carrière. Ils ne sauraient, avant cet apprentissage, être affectés utilement soit au service central de la direction du contrôle, soit au service des missions, soit même aux établissements hors des ports.

Le roulement prévu au dernier paragraphe de l'article 7 a pour but de remédier aux inconvénients possibles d'une résidence prolongée, en ce qui concerne les rapports des contrôleurs avec les fonctionnaires des autres services. Nous nous sommes assez longuement appesantis sur ce point pour nous dispenser d'y revenir, si ce n'est pour signaler les facilités que la division en sections du service du contrôle dans les ports offre au point de vue des affectations successives des contrôleurs en sous-ordre.

### Articles 8 et 9.

Les articles 8 et 9 du projet déterminent les règles applicables à la première formation du corps du Contrôle, ainsi que celles qui,

Digitized by Google

par la suite, en régiront le recrutement et l'avancement. Tout ce qui est de nature à justifier le texte desdits articles a été mis en lumière dans le rapport fait à la Chambre des députés sur le projet de loi. Ce texte a été maintenu dans sa teneur par votre commission qui, après un examen approfondi, a renoncé aux modifications qu'elle s'était d'abord proposé d'introduire dans l'article 8. Elles auraient eu, notamment, le grave inconvénient de ne pas réserver les droits des candidats admis lors du dernier concours pour le grade d'inspecteur-adjoint.

Bien qu'elle ne se soit pas traduite sous forme d'addition au projet voté par la Chambre, la question s'est posée également de maintenir l'accès du corps du Contrôle aux officiers d'infanterie et d'artillerie des troupes coloniales.

En ce qui concerne les premiers, tout lien étant rompu entre eux et la marine, on ne voit pas pourquoi on leur conserverait indéfiniment le droit d'entrer dans un corps appartenant à un autre ministère et qui, d'ailleurs, n'a plus à exercer le contrôle administratif des troupes.

La situation n'est pas absolument la même à l'égard des officiers d'artillerie qui continuent à prêter leur concours au Département de la marine. Mais les officiers ainsi détachés du ministère de la guerre ne le sont qu'à titre provisoire et pour un temps limité. Il semble donc bien difficile, étant données les multiples obligations professionnelles qui découlent pour eux de cette situation, qu'ils puissent acquérir la connaissance approfondie et pratique des lois et des règlements administratifs spéciaux à la marine et se mettre en mesure de rendre dans le contrôle de ce Département de très utiles services. Ils trouveront, d'ailleurs, une compensation dans l'accès au contrôle de la guerre et à l'inspection des colonies. Si, par la suite, on vient à créer un corps d'ingénieurs d'artillerie navale, relevant exclusivement du ministre de la marine, ces ingénieurs pourront, sans conteste, être appelés à concourir au recrutement du corps du Contrôle de la marine.

Nous estimons donc que la décision présidentielle du 24 janvier 1901 sauvegarde dans une juste mesure les intérêts des officiers d'artillerie et d'infanterie de marine qui, avant d'être fixés sur le rattachement à la guerre des troupes coloniales, avaient envisagé la possibilité d'entrer dans l'inspection de la marine. Cette décision,

Digitized by Google

contresignée par les ministres de la marine et de la guerre, admet, à titre transitoire et jusqu'au 7 juillet 1904 exclusivement, les officiers promus capitaines dans les troupes de la marine avant le 7 juillet 1900, date de la promulgation de la loi, à se présenter au concours d'inspecteur-adjoint des services administratifs de la marine. Il est bien entendu que la loi à intervenir laisserait subsister pour le grade de contrôleur-adjoint le bénéfice de ces dispositions transitoires. A notre sens, elle ne saurait aller plus loin.

En résumé, nous estimons que les articles 8 et 9, tels qu'ils ont été votés par la Chambre des députés, forment un tout bien lié et qu'il n'y a aucune raison sérieuse d'y apporter de changement.

### Article 10.

Notre conclusion sera la même en ce qui concerne l'article fixant les limites d'âge et les tarifs de pensions.

L'application au contrôle de la marine des limites en vigueur pour le contrôle de l'armée est une conséquence logique de l'assimilation de ces deux corps pour tout ce qui touche au statut et à la hiérarchie. Il ne faut pas oublier que les officiers de l'inspection ont tous fait d'assez longues périodes de service à la mer ou aux colonies. Si l'on veut que les contrôleurs ne se confinent pas dans un rôle de bureau, si l'on veut qu'ils circulent sans cesse dans les magasins, sur les chantiers et dans les ateliers, ce qui est la véritable conception de leurs fonctions, il ne faut pas les maintenir en activité, lorsqu'ils sont usés par l'âge et par les fatigues du service. Le rajeunissement des cadres s'impose, si l'on tient à rendre le contrôle aussi vigoureux qu'il doit l'être. Cette mesure n'aura d'effet immédiat que pour deux inspecteurs en chef qui passent au cadre de réserve environ un an plus tôt qu'avec la limite de 65 ans, soit approximativement, une anticipation de dépense de 15,000 francs. Puis, à partir de 1905, elle produira un effet graduel que l'éventualité des promotions au grade supérieur ne permet pas, d'ailleurs, de chiffrer d'une façon utile, mais qui, étant donné l'effectif restreint du corps, ne constitue pas une charge appréciable, soit pour la dette viagère, soit pour le budget de la marine.

Votre commission avait d'abord songé à adopter, à titre exceptionnel, des dispositions transitoires pour les inspecteurs en chef

Digitized by Google

aujourd'hui en fonctions. Ils seraient restés soumis aux limites d'âge actuellement fixées pour le grade dont ils sont titulaires, si, par l'effet de la loi à intervenir, ils ne sont pas promus au grade supérieur, ou, d'après l'addition projetée à l'article 10, appelés à bénéficier d'une augmentation du taux de leur pension de retraite. Après discussion, il a été reconnu qu'à ne considérer que des intérêts privés, semblable mesure pourrait également être réclamée au profit des inspecteurs de 1re classe et de 2e classe, qui ne sont nullement assurés de recevoir un avancement, avant d'être atteints par la nouvelle limite d'âge. Cette extension, logique cependant, aurait pour résultat de retarder indéfiniment l'application d'une réforme jugée nécessaire.

A la marine, comme à la guerre, l'exercice du contrôle suppose des qualités d'endurance physique et notamment une activité que l'âge diminue fatalement. Pourquoi les inspecteurs en chef actuels seraient-ils autorisés à exercer jusqu'à 65 ans, alors que le législateur estime qu'à 62 ans les contrôleurs généraux de 2e classe doivent être mis à la retraite? Ou bien l'abaissement de la limite d'âge est inutile, et il faut le repousser complètement, ou bien il répond aux nécessités du service, et, dans ce cas, il doit s'appliquer également à tous ceux qui font aujourd'hui partie du corps de l'Inspection. Il n'existe aucun motif légitime de déroger à une mesure générale au profit de quelques individualités. Réalisé à l'occasion d'une réorganisation intégrale du service, qui a presque le caractère d'une création nouvelle, le rajeunissement des cadres ne saurait froisser aucune susceptibilité. Les expressions « ou appelés à bénéficier d'une augmentation du taux de la pension de retraite » sont, d'ailleurs, sans portée pratique. La pension de contrôleur général de 2e classe reste, en effet, identique à celle d'inspecteur en chef.

En résumé, votre commission, frappée de ces considérations, a maintenu l'article 10 dans sa teneur primitive.

Quant à ce qui a trait aux tarifs de pensions, son adoption n'aura d'autre conséquence financière que de substituer aux taux actuels (6,000 francs, minimum, et 8,000 francs, maximum) un taux variant entre 7,500 francs, minimum, et 10,500 francs, maximum, pour les deux contrôleurs généraux de 1re classe. C'est seulement dans ce grade qu'il y aura augmentation de charges pour la dette viagère, et, en cas d'admission au cadre de réserve, pour le budget de la



Digitized by Google

marine, du fait de l'application au nouveau corps des tarifications en vigueur pour le contrôle de l'armée, d'après le tableau de correspondance annexé à la loi du 15 novembre 1890. Dans les quatre autres grades, rien ne sera changé à la situation actuelle des inspecteurs de la marine, qui ont déjà les mêmes taux de pensions que les contrôleurs de la guerre des grades équivalents. La parité de traitement sera donc simplement étendue au grade le plus élevé de la hiérarchie de l'inspection, qui, depuis le décret du 19 juin 1900, correspond au grade de vice-amiral, sans que la loi nécessaire pour modifier les tarifs du 5 août 1879 soit encore intervenue.

Il n'existe d'ailleurs aucune raison pour que le corps du Contrôle de la marine, recruté dans le personnel naviguant et appelé à continuer à vivre dans le milieu maritime, passe du régime de la loi du 18 avril 1831 et lois subséquentes concernant les pensions de l'armée de mer sous le régime de la loi du 11 avril 1831 applicable à l'armée de terre. Une pareille mesure aurait même des conséquences absolument anormales. Il y a encore plus de motifs de conserver, à cet égard, au contrôle son statut maritime, depuis que le rattachement des troupes au Département de la guerre a fait disparaître de son recrutement les officiers d'artillerie et d'infanterie de marine. C'est donc uniquement au point de vue des tarifs de pensions qu'il y aura assimilation entre les contrôleurs de la marine et ceux de la guerre. Au point de vue des droits, du mode de décompte des services et des bénéfices de campagne, les premiers demeureront régis, ainsi que leurs veuves et leurs orphelins, par les lois et décrets en vigueur sur les pensions de retraite de l'armée de mer.

La création d'un cadre de réserve pour les contrôleurs généraux de l'administration de la marine est comprise implicitement dans cette phrase de l'article 10 : « Les limites d'âge pour le passage des « contrôleurs généraux dans le cadre de réserve..... du corps du « Contrôle de l'armée sont applicables aux membres du corps du « Contrôle de la marine. » Le contrôle de la guerre possédant pour ses hauts fonctionnaires un cadre de réserve, il est logique et équitable d'accorder le même bénéfice à leurs collègues de la marine. C'est une conséquence de l'assimilation des deux corps par l'article 6 du projet de loi, en tout ce qui touche au statut militaire, à la hiérarchie, aux honneurs et préséances.

Digitized by Google

**Article 11.**

L'article 11 et le tableau B ont pour objet de fixer législativement, pour les différentes positions, les tarifs de solde des fonctionnaires du contrôle. C'est ce qui a déjà été fait pour le corps des officiers de marine par l'article 10 de la loi du 10 juin 1896 et par l'article 16 de la loi du 24 décembre de la même année. Il est bien entendu qu'il ne s'agit ici que de la solde proprement dite. L'article 11 laisse, en effet, à des décrets, le soin de déterminer les différentes indemnités à attribuer aux fonctionnaires du contrôle (résidence dans Paris, frais de bureau, frais d'employés, indemnités de route et de séjour, etc...). Le contrôle restera, en un mot, pour ces allocations, dont l'essence même est d'être variables suivant les circonstances, sous le même régime que les autres corps de la marine. Aller plus loin serait créer pour ce Département un régime d'exception et retirer au ministre un droit nécessaire dont jouissent tous ses collègues.

Nous nous référons purement et simplement aux considérations qui ont été développées dans le rapport fait au nom de la commission de la marine à la Chambre des députés, en ce qui concerne le taux et la nature des soldes proposées, ainsi que les conséquences financières qu'entraînera le vote du projet de loi. A cet effet, nous croyons devoir placer ces considérations sous les yeux du Sénat :

« En ce qui concerne le budget de la marine, l'application aux nouveaux effectifs des tarifs de solde prévus au tableau B et des indemnités visées par l'article 11 (résidence dans Paris, frais de bureau, d'employés, etc.), fait ressortir à 441,261 francs le total des allocations à inscrire au chapitre II (Direction du contrôle : Service central et Service des missions), et au chapitre VII (Contrôle permanent des ports et établissements).

« Les crédits demandés pour l'inspection dans le projet de budget de l'exercice 1900 s'élèvent à :

| | | |
|---|---|---|
| | 124,550 fr. | (chap. II) |
| | 259,200 | (chap. VII) |
| Ensemble. . . . . | 383,750 fr. | |

« La réorganisation de l'institution se traduira donc par une

Digitized by Google

augmentation de dépense de 57,511 francs dans laquelle la majoration du fonds d'abonnement pour frais d'employés figure pour 6,641 francs.

« Aux termes de l'article premier du décret du 13 juin 1899 (*B. O. de la Marine*, p. 810) le directeur du contrôle au ministère de la marine et les chefs du service de l'inspection dans les ports et établissements hors des ports disposent, pour le travail matériel de vérifications, d'écritures et d'archives, d'employés, sans lien direct avec l'État, qu'ils choisissent eux-mêmes parmi les officiers et agents titulaires d'une pension de retraite ou d'une pension proportionnelle et qu'ils licencient à leur volonté.

« Un crédit global de 41,359 francs leur est alloué à ce titre. Il paraît indispensable de le porter à 48,000 francs[1]. Le recrutement de ces utiles auxiliaires ne pourra, en effet, être invariablement assuré, dans de bonnes conditions, parmi les retraités offrant des garanties d'instruction générale et d'aptitude professionnelle, qu'autant que la rémunération à leur accorder deviendra acceptable. Or, à l'heure actuelle, elle dépasse rarement, dans les ports militaires, le chiffre de 1,000 francs par an, pour les mieux partagés. Un traitement moyen de 1,200 francs n'aurait, à notre avis, rien d'excessif.

« Remarquons, d'ailleurs, que dans l'hypothèse d'une adoption immédiate du projet de loi, l'augmentation de dépense de 57,511 francs ne serait atteinte intégralement qu'à partir de la quatrième année, c'est-à-dire lorsque, les inspecteurs-adjoints actuels réunissant tous les conditions de grade exigées pour être promus contrôleurs de 2e classe, le cadre de ce grade pourrait être porté au complet réglementaire. Il y aurait, de ce chef, à faire état d'une atténuation de dépense d'environ 8,000 francs pendant les deux premières années, et de près de 4,000 francs pendant la troisième.

« Aux 441,261 francs représentant, à effectif complet, les alloca-

[1] Postérieurement au dépôt à la Chambre du rapport relatif au projet de loi sur le contrôle, un décret du 25 août 1900 a accordé leur autonomie aux services d'action dans les arsenaux. Cette réforme a conduit à modifier la répartition du service entre les inspecteurs résidents et à adopter une division par sections. Par voie de conséquence, il a fallu améliorer le recrutement des employés de l'inspection et renforcer leur effectif. Une décision présidentielle du 26 janvier 1901 a porté à 51,690 francs le fonds d'abonnement pour frais d'employés. (*Note de l'auteur.*)

Digitized by Google

tions nouvelles de solde et d'accessoires de solde des fonctionnaires du contrôle, il faut, pour obtenir le coût total de ce service, ajouter certaines dépenses qui, dans la forme actuelle du budget de la marine, sont fondues, dans des chapitres communs, avec celles de même nature afférentes aux divers corps. Ces dépenses resteraient à peu près d'ailleurs, avec l'organisation nouvelle du contrôle, ce qu'elles sont aujourd'hui pour l'inspection. Elles consistent en frais de route et de séjour payés à l'occasion des missions et des déplacements de personnel, en frais de mobilier, de chauffage, d'éclairage et de gardiennage des bureaux, en frais d'impressions, de reliures et d'abonnement aux publications officielles.

« Sur les bases des allocations actuelles, qui seraient maintenues, et de la moyenne connue des dépenses de matériel proprement dites, en tenant compte, d'autre part, de la création, dans le cadre du corps, de deux unités nouvelles, elles n'atteindraient assurément pas le chiffre de 58,739 francs qui, ajouté aux 441,261 francs prévus aux chapitres II et VII, formerait, pour le fonctionnement intégral du contrôle administratif dans la marine, un ensemble de 500,000 francs.

« Si de cette dépense globale de 500,000 francs on rapproche le total des opérations dépassant aujourd'hui 335 millions dont l'inspection doit surveiller la régularité, l'effort demandé au Parlement en faveur du contrôle ne paraîtra certainement pas excessif.

« Il l'est encore moins à la veille pour les Chambres de statuer, à l'occasion de l'augmentation de la flotte, de l'outillage des ports de guerre et de l'établissement des bases d'opérations de la flotte, sur de nouvelles demandes de crédits se chiffrant par plusieurs centaines de millions.

« On ne saurait imposer au pays des sacrifices aussi considérables sans renforcer le contrôle intérieur des divers services qui dirigent ou gèrent les intérêts d'ordre économique, administratif, financier et comptable confiés par les pouvoirs publics au Département de la marine, sans donner au corps chargé de l'exercer, au nom du ministre, les effectifs et l'autorité nécessaires pour tenir la main à l'application de la règle, prévenir ou arrêter les abus.

« Les conséquences financières de la réforme projetée ne constituent donc pas des charges excessives, si l'on veut bien considérer la puissance de l'organe qu'il s'agit de consolider et les services

Digitized by Google

qu'on peut en attendre. Ayant toute la responsabilité, le ministre doit savoir tout ce qui se passe dans son Département. »

**Article 12.**

L'utilité ou, pour mieux dire, la nécessité de l'article 12 est d'une évidence telle que nous nous dispenserons à ce sujet de toute réflexion.

Comme conclusion des considérations qui précèdent, votre commission de la marine vous propose d'adopter, après la Chambre des députés, le projet de loi suivant :

(*Le texte du projet est conforme au texte de la loi du* 2 *mars* 1902 *reproduite plus loin.*)

---

# DISCUSSION DEVANT LE SÉNAT, DU PROJET DE LOI

ADOPTÉ PAR LA CHAMBRE DES DÉPUTÉS

PORTANT

## Organisation du corps du Contrôle de l'Administration de la marine [1].

---

*Séance du* 13 *février* 1902.

M. LE PRÉSIDENT. — L'ordre du jour appelle la 1re délibération sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant organisation du corps du Contrôle de l'administration de la marine.

Je dois, avant l'ouverture de la discussion générale, donner connaissance au Sénat du décret suivant :

« Le Président de la République française,

« Vu l'article 6, § 2, de la loi constitutionnelle du 16 juillet 1875 sur les rapports des pouvoirs publics, qui dispose que les ministres peuvent se faire assister, dans les deux Chambres, par des commissaires désignés pour la discussion d'un projet de loi déterminé ;

[1] Le texte de la discussion est accompagné de notes qui en contiennent le commentaire.

Digitized by Google

« Sur la proposition du ministre de la marine,

« Décrète :

« Art. 1er. M. Châtelain, inspecteur général des services administratifs de la marine, directeur du contrôle, est désigné, en qualité de commissaire du gouvernement, pour assister le ministre de la marine devant la Chambre des députés et devant le Sénat dans la discussion du projet de loi portant organisation du corps du Contrôle de l'administration de la marine.

« Art. 2. Le ministre de la marine est chargé de l'exécution du présent décret.

« Fait à Paris, le 4 avril 1900.

ÉMILE LOUBET.

« Par le Président de la République :

« *Le ministre de la marine,*

« DE LANESSAN. »

M. Delobeau a demandé la parole pour une question préjudicielle.

M. COMBES, *rapporteur*. — La Chambre des députés a déclaré l'urgence, monsieur le Président.

M. LE PRÉSIDENT. — La demandez-vous ?

M. LE RAPPORTEUR. — La commission la demande, d'accord avec le Gouvernement.

M. l'amiral DE CUVERVILLE. — Je demande la parole contre l'urgence.

M. LE PRÉSIDENT. — M. Delobeau ayant demandé la parole pour une question préjudicielle, j'estime qu'il y a lieu de la lui donner tout d'abord.

Je la donnerai ensuite à M. l'amiral de Cuverville contre l'urgence. (*Adhésion.*)

La parole est à M. Delobeau.

M. DELOBEAU. — Messieurs, le projet de loi qui vous est soumis a pour conséquence une augmentation de dépenses, et c'est pour cela que j'estime, avec la minorité de la commission de la marine à l'examen de laquelle il a été soumis, qu'il y aurait lieu de le renvoyer à la commission des finances.

Voici les raisons qui justifient ma proposition :

Il y aura, par suite de l'augmentation des cadres des officiers du contrôle, une première augmentation de dépenses; il y en aura une seconde, plus sensible, par suite de la création de nouveaux grades.

L'augmentation résultera encore de l'abaissement de la limite d'âge. Par conséquent, il y aura, en outre, au point de vue de la retraite, une augmentation de dépenses.

J'ajoute que le projet de loi dont le Sénat est saisi aura une répercussion sur le projet de loi dont M. le ministre de la marine a saisi la Chambre des députés, et qui tend à abaisser la limite d'âge pour tous les officiers des corps auxiliaires de la marine.

Si l'on adoptait isolément, en détachant cette disposition du projet présenté au mois de décembre 1900, l'abaissement de la limite d'âge pour la retraite des officiers du corps de l'Inspection des services administratifs, du

Digitized by Google

Génie maritime, du Commissariat, du service de santé de la marine, des ingénieurs hydrographes, ce serait créer un précédent et préjuger la question, car on serait, par voie de conséquence, amené fatalement à faire subir le même traitement aux autres officiers des corps auxiliaires de la marine[1].

Cette mise à la retraite anticipée représente une somme assez considérable qui viendrait grever le budget de l'État.

Permettez-moi de vous citer quelques chiffres à l'appui des observations que j'ai l'honneur de vous présenter.

Actuellement, l'inspecteur général du contrôle a, comme solde nette, 14,960 francs. Le contrôleur général de 1re classe — je parle de la solde à terre parce que, généralement, ces officiers n'embarquent pas — a, comme solde nette, 18,960 francs.

En somme, — et je prends ces chiffres dans le rapport de M. Gerville-Réache, — les dépenses, en ce qui touche l'inspection, s'élèveraient, d'après le budget de 1901, à 368,000 francs. Avec le projet qui nous est soumis, l'inspection transformée en contrôle, affaire de nom seulement, la dépense s'élève à 500,000 francs[2].

De plus, les retraites, par l'effet de l'anticipation et de l'abaissement de la limite d'âge, entraîneront une dépense supplémentaire de 18.000 francs.

Je crois, Messieurs, que ces chiffres sont assez importants pour impressionner le Sénat et pour qu'il juge à propos de renvoyer le projet de loi à la commission.

Je ne sais pas ce qu'en pensera la commission des finances.....

M. Victor Leydet. — Elle siège en ce moment.

M. Delobeau. — .....Mais je vois à son banc M. le Président de cette commission; il pourra donc parler en son nom et donner son avis, s'il croit devoir le faire.

Telles sont les observations que j'avais à présenter; c'est une simple motion préjudicielle que je soumets au Sénat. Je n'aborde pas le fond de ce projet de loi. Je demande seulement que la commission des finances en soit saisie pour donner son avis au point de vue de son effet sur les finances publiques et de l'augmentation de dépenses qu'il doit entraîner. (*Marques d'approbation sur un certain nombre de bancs.*)

M. Hervé de Saisy. — Vous avez cent fois raison.

M. Combes, *rapporteur*. — Je demande la parole.

M. le Président. — La parole est à M. le rapporteur.

M. le Rapporteur. — Messieurs, mon honorable collègue, M. Delobeau,

[1] Le corps du Contrôle a une mission toute spéciale à remplir dans le Département de la marine, aussi son statut, son organisation diffèrent-ils notablement des règles en vigueur pour les autres corps de la marine; par conséquent, l'avis qu'émet M. Delobeau est purement gratuit et rien n'oblige le ministre à abaisser les limites d'âge parce que celles des contrôleurs de la marine sont réglées comme dans le contrôle de l'armée. Si désirable que soit la mesure, elle ne découle pas nécessairement de ce qu'on aura fait pour le contrôle.

[2] M. Delobeau majore les prévisions de dépenses pour les besoins de la cause qu'il soutient, — l'accroissement des dépenses prévu est d'environ 60,000 francs.

Digitized by Google

me permettra tout d'abord d'exprimer mon étonnement de la motion dite préjudicielle qu'il apporte à cette tribune. Comment! voilà plus de huit mois que la commission de la marine est saisie du projet de loi, qu'elle l'a examiné avec toute l'attention qu'il mérite! Voilà plus de huit mois que M. Delobeau et la minorité de la commission l'ont combattu dans son principe et dans ses dispositions de détail.

Jamais, jusqu'à ce jour, cette minorité n'a eu l'idée de demander à la commission de la marine de soumettre son travail à la commission des finances; jamais elle n'a pensé que cette question pût même se poser. C'est au dernier moment, alors que nous avons arrêté un jour fixe pour la discussion qu'on vient soulever la question préjudicielle.

Si je ne connaissais la sincérité de M. Delobeau, je verrais dans cette motion ce que certainement il n'a pas voulu y mettre, mais ce qu'on pourrait être tenté d'y soupçonner, un moyen dilatoire d'échapper au vote du projet de loi[1]. J'ai d'ailleurs des raisons à vous donner qui lèveront les scrupules que le Sénat aurait pu concevoir en écoutant notre collègue.

Le renvoi à la commission des finances s'explique en deux cas : en premier lieu, quand on est en présence d'une dépense indéterminée, et qu'on a besoin d'en préciser le chiffre, avant de la soumettre au vote de l'Assemblée; en second lieu, lorsque cette dépense est d'une telle nature qu'elle peut compromettre l'équilibre budgétaire, ou entraîner pour les finances de l'État un surcroît de charges très appréciable. Voilà les deux seules circonstances dans lesquelles un renvoi à la commission des finances peut être justifié.

Or, Messieurs, quelle est la situation actuelle?

Sommes-nous en face de dépenses indéterminées? Pas le moins du monde; la dépense que vous aurez à voter se trouve indiquée très nettement dans le rapport de la commission. M. Delobeau lui-même l'a fait connaître à l'instant; elle est d'environ 50,000 francs.

Donc, au point de vue du chiffre de la dépense, vous êtes en présence d'une situation tout à fait définie. Quand le moment viendra de statuer sur l'article du projet de loi qui s'y rapporte, il vous appartiendra de dire si vous entendez voter cette dépense, qui a trait pour la plus grande partie au traitement du corps des inspecteurs ou, au contraire, la repousser et maintenir les traitements actuels.

La commission des finances ne vous apporterait sur ce point aucune lumière nouvelle.

Est-ce que, par hasard, ce chiffre de 50,000 francs vous paraît tellement considérable que vous ayez le devoir de reculer devant une réforme de laquelle la commission de la marine et le Gouvernement se promettent les résultats les plus sérieux pour régulariser l'emploi des fonds que vous

[1] Il ressort des débats que M. Delobeau, après avoir pris part à l'examen du projet de loi comme membre de la commission de la marine, pendant près de huit mois, a attendu l'ouverture des débats pour présenter sa motion, — il s'agit donc bien d'un procédé dilatoire qu'il a tenu en réserve jusqu'au dernier moment. L'opposition de l'honorable sénateur à l'égard du contrôle de la marine avait déjà percé au cours de la commission d'enquête extraparlementaire.

Digitized by Google

allouez à la marine? Cette somme de 30,000 francs est-elle de nature à compromettre l'équilibre de nos finances? Il faudrait véritablement un parti pris pour le déclarer!

M. Delobeau ne s'est pas contenté d'alléguer cette première dépense, qui est tout à la fois connue et trop minime pour empêcher le Sénat d'accepter une organisation qui se recommande par les perspectives les plus louables, et, notamment, par un emploi aussi régulier que possible des sommes données à la marine. (*Très bien! très bien! sur plusieurs bancs.*) Il vous a dit qu'il y aurait répercussion de ce projet sur d'autres, par exemple sur le projet d'abaissement de la limite d'âge des membres des corps auxiliaires.

Une première observation s'offre à moi. Comment M. Delobeau peut-il parler d'assimilation, alors que notre projet a pour objet de la détruire? Oui, jusqu'à présent, le corps du Contrôle était assimilé aux corps auxiliaires de la marine et il était placé par cette assimilation sous l'autorité du préfet maritime au point de vue hiérarchique. Mais notre projet de loi supprime toute assimilation. Ne parlez donc pas d'assimilation entre le corps du Contrôle et les corps auxiliaires. C'est un fait du temps passé.

En outre, M. Delobeau a commis une erreur, que je suis bien aise de détruire tout d'abord, quand il a dit que le projet augmente le traitement du directeur du contrôle ou du contrôleur général de 1re classe.

Je ne veux pas laisser le Sénat sous le coup de cette déclaration parce qu'elle pourrait gêner, à l'occasion, M. le directeur du contrôle dans la défense du projet.

Le directeur du contrôle jouit actuellement du traitement qui sera le sien quand vous aurez voté le projet de loi.

En abaissant la limite d'âge, il est vrai, vous anticipez un peu le moment où les membres du corps du Contrôle jouiront de leur pension de retraite. Mais n'est-ce donc rien, dans un corps qui va être chargé d'un service beaucoup plus actif que par le passé, que de ménager ses forces et d'être sûr qu'on aura désormais affaire à des inspecteurs que l'âge n'aura pas assez atteints pour leur enlever toutes leurs facultés; à des inspecteurs qui pourront, au choix du ministre, devenir, d'inspecteurs sédentaires, inspecteurs mobiles et, par conséquent, se transporter à des distances souvent considérables, franchir les mers, aller en Algérie, à Saïgon, dans les pays d'Extrême-Orient.

Est-ce que cette considération, qui est tout à l'avantage de l'intérêt public, ne doit pas peser dans vos esprits de la même façon que pèsent les considérations qui se rapportent aux autres fonctionnaires de l'État chargés d'un service pénible et difficile? Je croirais faire injure au Sénat en insistant sur ce point.

Je me résume : vous n'avez aucune raison sérieuse de renvoyer le projet de loi à la commission des finances. Vous êtes en présence de dépenses qui sont parfaitement connues. A ce point de vue vous n'avez pas à attendre de la commission des finances des déclarations autres que celles qui sont consignées dans mon rapport. En conséquence, d'accord avec le Gouvernement, je demande au Sénat de retenir ferme le projet de loi et de repousser la motion préjudicielle de l'honorable M. Delobeau. (*Très bien! très bien!*)

M. Delobeau. — Je demande la parole.

Digitized by Google

M. LE PRÉSIDENT. — La parole est à M. Delobeau.

M. DELOBEAU. — Un mot seulement, Messieurs, pour répondre à la première objection qui a été présentée. Notre honorable collègue M. Combes a bien voulu me donner une leçon de procédure. En ma qualité d'ancien officier ministériel, je crois avoir quelque expérience de la procédure, même parlementaire. M. le rapporteur m'a reproché de ne pas avoir présenté la motion de renvoi pour avis à la commission des finances au cours des débats devant la commission de la marine.

Je lui répondrai que le règlement s'oppose à ce qu'une pareille demande soit faite avant que le rapport soit déposé.

M. LE RAPPORTEUR. — M. Raynal, il y a deux jours, nous a prouvé le contraire.

M. DELOBEAU. — Le règlement veut que le rapport soit déposé de façon à ce que la commission des finances puisse le connaître. M. Raynal a demandé le renvoi à la commission des finances; mais celle-ci ne l'a accepté que sous la réserve du dépôt effectif du rapport.

M. CABART-DANNEVILLE. — Et à la condition qu'il fût distribué.

M. LE RAPPORTEUR. — Notre rapport est déposé depuis trois semaines.

M. DELOBEAU. — Je dis, et je ne crois pas me tromper, que le renvoi à la commission des finances, aux termes du règlement, ne peut pas être demandé avant le dépôt du rapport.

M. le marquis DE CARNÉ. — Et sa distribution !

M. DELOBEAU. — Je ne vais pas jusque-là ; mais en tout cas il faut que le dépôt ait été effectué.

Messieurs, je vous ai indiqué par ailleurs que c'est une question de principe : lorsque les finances de l'État doivent être engagées d'une certaine façon, la commission des finances doit donner son avis.

Je ne préjuge rien du fond. La mesure que j'ai proposée n'a pas du tout pour objet d'employer des moyens dilatoires, suivant le terme de procédure que veut bien employer mon honorable collègue. J'ai cru de mon devoir, au nom de la minorité de la commission, de demander au Sénat le respect de son règlement et, par suite, le renvoi du projet à la commission des finances.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. — Le Gouvernement repousse le renvoi, d'accord avec la commission.

M. LE PRÉSIDENT. — Je consulte le Sénat sur la question du renvoi à la commission des finances.

M. Félix MARTIN. — Monsieur le Président, est-ce que ce renvoi n'est pas obligatoire, d'après l'article 22 ?

M. LE RAPPORTEUR. — Il n'est pas du tout obligatoire.

M. DELOBEAU. — Je n'ai jamais dit qu'il le fût.

M. LE PRÉSIDENT. — C'est le Sénat qui, par son vote, tranchera cette question.

M. Félix MARTIN. — L'article 22 dit ceci : « Si les conclusions sont favorables au projet, elle est tenue de les communiquer à la commission nommée comme il est dit en l'article 20. »

M. LE RAPPORTEUR. — Quand il y a ouverture de crédits.

M. LE MINISTRE. — Voulez-vous me permettre, Monsieur le Président, de dire un mot de ma place, à titre de renseignement ?

Digitized by Google

M. LE PRÉSIDENT. — La parole est à M. le ministre de la marine.

M. LE MINISTRE, *de sa place.* — Le vote du projet de loi n'entraîne pas nécessairement l'augmentation des crédits antérieurement accordés au ministre de la marine. Pour que cette augmentation soit effective, il faudra que le ministre demande aux Chambres les crédits nécessaires à l'application de la loi. (*Mouvements divers.*)

M. DELOBEAU. — Et cependant, le Sénat va être appelé à se prononcer sur des tableaux qui tiennent compte de ces augmentations !

M. LE PRÉSIDENT. — Voici, Messieurs, l'article du règlement :

« Art. 22. Toute commission spéciale, chargée de l'examen d'un projet de loi ou d'une proposition affectant les recettes ou les dépenses de l'État, fait un rapport sur l'ensemble du projet, sans pouvoir proposer d'imputation de crédits [1].

« Si les conclusions sont favorables au projet, elle est tenue de les communiquer à la commission nommée, comme il est dit en l'article 20. »

*Un sénateur à droite.* — C'est clair !

M. LE PRÉSIDENT. — Il n'y a pas d'imputation de crédits, par conséquent la question est entière, et le Sénat va la trancher.

M. CABART-DANNEVILLE. — Avant de mettre aux voix le renvoi à la commission des finances, voulez-vous me permettre, Monsieur le Président, de dire, de ma place, un mot ?

M. LE PRÉSIDENT. — La parole est à M. Cabart-Danneville.

M. CABART-DANNEVILLE, *de sa place.* — Je demanderai pourquoi le projet de loi tendant à organiser le contrôle de la marine n'a pas été contresigné par M. le ministre des finances.

M. LE PRÉSIDENT. — Parce qu'il n'y a pas d'imputation de crédits, probablement.

M. CABART-DANNEVILLE. — Au moment où M. Peytral était ministre des finances, lorsqu'on a déposé un projet de loi organisant le contrôle, M. Peytral a contresigné le projet de loi.

M. LE RAPPORTEUR. — L'observation de M. Cabart-Danneville se retourne contre la proposition de renvoi. Si le ministre des finances n'a pas signé le projet, c'est que, comme le dit très bien M. le président, il n'y a pas d'imputation de crédits.

*Un sénateur au centre.* — Ce n'est pas une conséquence forcée.

M. DE CASABIANCA. — Nous désirerions avoir l'avis de M. le président de la commission des finances.

*Plusieurs membres à gauche.* — La commission des finances n'est pas saisie.

M. MILLIÈS-LACROIX. — M. le président de la commission des finances n'a pas à prendre parti dans la question.

M. LE PRÉSIDENT. — Le Sénat va en décider ; je vais le consulter.

[1] Il semble bien que d'après la lettre du règlement, un projet qui a recueilli l'adhésion d'une commission spéciale et qui, d'ailleurs, entraînera un accroissement de dépenses, doive être communiqué à la commission des finances. Toutefois, le Sénat ne pouvait trouver une occasion plus justifiée de renoncer à faire application de l'article 22 puisque l'accroissement des crédits restait subordonné au vote du budget rectifié.

Digitized by Google

M. LEGLUDIC. — On a demandé l'avis du président de la commission des finances.

M. LE PRÉSIDENT. — Vous ne pouvez interpeller un de vos collègues.

*Voix nombreuses à gauche.* — Aux voix ! aux voix !

M. LE PRÉSIDENT. — Je vais consulter le Sénat sur la demande de renvoi à la commission des finances faite par M. Delobeau.

M. PEYTRAL. — Conformément au règlement ! (*Bruit.*)

M. le marquis DE CARNÉ. — C'est le règlement ! M. Peytral, qui a été ministre des finances, le déclare.

M. LE PRÉSIDENT. — D'après le règlement, que je viens de vous lire, le renvoi n'est pas obligatoire.

M. le marquis DE CARNÉ. — Pardon ! le règlement est impératif.

M. LE PRÉSIDENT. — Je mets aux voix la proposition de renvoi à la commission des finances.

Il a été déposé sur le bureau une demande de scrutin.

Elle est signée de MM. Combes, Costes, Guillemaut, Francoz, Leydet, Milliès-Lacroix, Jouffrault, Alcide Dussolier, Magnien.

Il va être procédé au scrutin.

(Les votes sont recueillis. MM. les secrétaires en opèrent le dépouillement.)

M. LE PRÉSIDENT. — Il y a lieu à pointage.

(Il est procédé à cette opération.)

M. LE PRÉSIDENT. — Voici le résultat du scrutin après pointage :

| | | |
|---|---|---|
| Nombre des votants | | 255 |
| Majorité absolue | | 128 |
| Pour l'adoption | 122 | |
| Contre | 133 | |

Le Sénat n'a pas adopté.

M. LE PRÉSIDENT. — La parole est à M. de Cuverville contre l'urgence.

*Plusieurs sénateurs.* — A demain !

M. LE PRÉSIDENT. — On demande le renvoi de la discussion à une prochaine séance ?

M. LE RAPPORTEUR. — La commission demande, Monsieur le Président, que la question d'urgence soit tranchée aujourd'hui même.

M. LE PRÉSIDENT. — Insiste-t-on pour le renvoi de la discussion à une prochaine séance ? (*Oui ! oui !*)

Je consulte le Sénat.

(Après deux épreuves déclarées douteuses par le bureau, il est procédé au scrutin. — MM. les secrétaires opèrent le dépouillement des votes.)

M. LE PRÉSIDENT. — Voici le résultat du scrutin :

| | | |
|---|---|---|
| Nombre des votants | | 264 |
| Majorité absolue | | 133 |
| Pour | 120 | |
| Contre | 144 | |

Le Sénat n'a pas adopté.

En conséquence, le renvoi n'est pas prononcé.

Digitized by Google

La parole est à M. l'amiral de Cuverville contre l'urgence.

M. l'amiral DE CUVERVILLE. — Messieurs, je n'abuserai pas de l'attention du Sénat. La question qui vous est soumise est de celles qui réclament une discussion très approfondie, car, vous le savez, les bases sur lesquelles doit reposer le contrôle de l'administration de la marine ont été et sont encore très controversées.

Ici, dans cette enceinte, nous sommes tous partisans résolus du contrôle; non seulement nous en reconnaissons l'utilité, mais encore nous en proclamons la nécessité. (*Très bien! à droite.*) Et j'espère que M. le rapporteur de la commission, après une déclaration aussi nette, aussi précise de ma part, ne me fera pas l'injure de douter de ma parole.

Messieurs, si nous avons cru, quelques-uns de nos collègues et moi, devoir déposer un contre-projet, ce n'est pas pour donner à la marine un contrôle de façade et sans réalité; nous l'avons déposé parce que nous sommes absolument convaincus que ce contre-projet évite les inconvénients très graves du projet ministériel, qui n'a été adopté, du reste, par la majorité de votre commission, qu'après une laborieuse discussion, et qu'il donne au contrôle des bases bien autrement solides, un fonctionnement bien autrement efficace que le projet ministériel et, cela, au grand avantage des intérêts généraux, les seuls que nous ayons en vue[1] !

M. HERVÉ DE SAISY *et plusieurs sénateurs à droite.* — Très bien!

M. l'amiral DE CUVERVILLE. — M. le rapporteur, dans un volumineux rapport, nous a fait, à son point de vue, l'historique du contrôle de la marine : je ne le suivrai pas sur ce terrain. Du reste, je serai, pour l'instant, très concis, voulant me renfermer uniquement dans la question d'urgence.

Je suis cependant contraint, pour combattre l'urgence, d'entrer dans quelques détails. Depuis 1882, alors que le contrôle de l'armée venait d'être organisé, il a été déposé, sur le bureau du Parlement, tant par les membres des Chambres que par les différents ministres qui se sont succédé, une série de projets concernant le contrôle de l'administration de la marine. Le projet qui vient actuellement en discussion a été mis au point en 1898 par M. Lockroy, alors ministre de la marine, avec le concours de la direction du contrôle. Ce projet n'a été communiqué ni au comité des inspecteurs généraux, ni au conseil supérieur de la marine, ni au chef d'état-major général; et cependant il touchait à des intérêts très graves, dont les conseils de la marine ne pouvaient évidemment pas se désintéresser. Vous m'accorderez bien, Messieurs, que cette exclusion, en quelque sorte systématique, des conseils qui entourent le ministre, plaide encore auprès du Sénat en faveur d'un examen particulièrement approfondi. (*Très bien! à droite.*)

Antérieurement au projet de 1898, une commission, présidée par notre collègue, l'amiral de la Jaille, et réunie en 1896, avait préparé un autre projet, déposé en 1897 sur le bureau de la Chambre des députés, et retiré

[1] A qui l'amiral fera-t-il croire qu'un contrôle subordonné, c'est-à-dire privé du droit de signaler les abus serait autrement efficace qu'un contrôle indépendant qui peut élever la voix jusqu'au ministre ? Si tous les commissaires faisaient du contrôle, on aurait un grand nombre d'observations, mais l'autorité locale étoufferait toutes les questions gênantes. Voilà ce qu'on offre au Parlement et au Pays comme une sérieuse garantie !

Digitized by Google

plus tard par M. Lockroy. Ce projet s'inspirait des conclusions de la commission d'enquête extraparlementaire qui, vous le savez, instituée par décision présidentielle du 19 janvier 1894, a procédé à une enquête des plus approfondies sur tous les services de la marine sans exception. Ses travaux, consignés dans des procès-verbaux et dans des rapports du plus haut intérêt, forment un recueil précieux dans lequel les réformateurs de l'avenir pourront puiser à pleines mains.

La délégation de cette commission, dont plusieurs de nos collègues présents dans cette enceinte ont fait partie, s'est transportée dans tous nos ports, dans tous nos établissements, à bord de nos bâtiments ; elle a recueilli toutes nos dépositions. Elle était présidée par l'honorable M. Bouchard, président de chambre à la Cour des comptes. Et, qu'il me soit permis de lui envoyer, du haut de cette tribune, l'expression de la profonde reconnaissance de la marine entière, pour le dévouement patriotique, le zèle infatigable et la haute courtoisie avec lesquels il s'est acquitté d'une mission aussi laborieuse que délicate [1]. (*Très bien! très bien!*)

M. Victor Leydet. — C'est au ministre de la marine qu'il appartient de le faire.

M. l'amiral de Cuverville. — Vous dites, mon cher collègue, qu'il appartient au ministre de la marine de transmettre ces remerciements. J'aime à penser que la chose est déjà faite.

En tout cas, puisse cet hommage adoucir quelque peu l'amertume des critiques, j'ajouterai : des critiques injustes, qui ont été prodiguées à l'honorable M. Bouchard dans le rapport de M. Combes.

M. Victor Leydet. — Cela n'a rien à voir avec l'urgence.

M. l'amiral de Cuverville. — Messieurs, la commission extraparlementaire s'était occupée de la question du contrôle. Elle avait constaté, tout d'abord, que les raisons qui avaient finalement déterminé sa nomination, à savoir des accusations de vol au port de Toulon et à la fonderie de Ruelle, étaient dénuées de fondement.

Elle avait reconnu, toutefois — et nous le savions depuis longtemps, — que l'organisation de la marine devait être appropriée à des besoins nouveaux.

Il est incontestable que les transformations qui se sont accomplies dans la flotte depuis cinquante ans, réclamaient une organisation nouvelle. Mais tout se tient dans la marine, et quand on veut toucher à une partie quelconque de son organisme, on se heurte immédiatement à de grandes difficultés.

Il fallait élaborer un plan d'ensemble et c'était à préparer les éléments de ce plan que s'était employée la commission extraparlementaire, tout en poursuivant son enquête. Hélas, de ses résolutions, on a pris bien peu de chose, et il ne fallait pas que les réformes de la marine fussent si urgentes

[1] Il suffit de se reporter aux dépositions faites à Brest par M. l'inspecteur en chef Merlaut, et, à Lorient, par M. l'inspecteur en chef Camenen, pour se convaincre que M. Bouchard, dans un but évident d'intimidation, se départissait quelque peu des règles de la courtoisie quand on ne partageait pas sa manière de voir.

Digitized by Google

puisque, depuis 1897, époque à laquelle le rapport général de la commission a été déposé, les choses en sont restées là! Du reste, pour accomplir les réformes nécessaires, il fallait, outre le plan d'ensemble, le temps nécessaire pour l'exécution et aussi une stabilité ministérielle qui a malheureusement fait défaut.

M. Victor Leydet. — Ne vous plaignez pas maintenant! (*Rires à gauche.*)

M. l'amiral de Cuverville. — Quoi qu'il en soit, les grandes lignes de ces réformes avaient été tracées dans les procès-verbaux et dans les rapports de la commission extraparlementaire; M. de Lanessan a eu près de trois ans pour utiliser ces travaux; nous verrons, au cours de la discussion, comment il s'en est servi. Le 25 août 1900, un décret a organisé ce qu'on appelle l'autonomie des directions dans les arsenaux de la marine. Assurément, nos arsenaux réclamaient une organisation nouvelle; mais un projet de loi avait été, à cet effet, déposé sur le bureau de la Chambre des députés; il semblait dès lors qu'on pouvait attendre que le Parlement eût réglé la situation administrative des arsenaux avant de s'occuper du contrôle; si le contrôle fait partie intégrante de l'édifice maritime, il est évident, en effet, qu'avant de donner à son organisation nouvelle la sanction législative, il fallait savoir quelle serait l'organisation des services à contrôler [1]. (*Très bien! à droite.*)

On pouvait se demander si le contrôle aurait la surveillance exclusive des directions de travaux devenues autonomes; si, au contraire, la surveillance administrative du commissariat de la marine serait organisée et mise à la disposition du préfet maritime; car enfin, à l'heure présente, les directions de travaux s'administrent elles-mêmes; depuis le 1er janvier 1901, la surveillance qui avait été confiée au commissariat a été supprimée.

Eh bien, je le demande, puisque le contrôle permanent est indépendant du préfet maritime, quels sont les moyens d'action que possède le préfet pour surveiller l'emploi de ses dotations budgétaires? C'est ce que nous examinerons.

M. Milliès-Lacroix. — C'est le fond, ce n'est pas l'urgence.

M. l'amiral de Cuverville. — Messieurs, je voulais vous montrer que le long espace de temps qui s'est écoulé depuis que toutes ces questions sont à l'ordre du jour, prouve que le Sénat doit accorder à leur examen toute l'attention nécessaire et, qu'en définitive, le vote de l'urgence n'a pas de raison d'être. (*Très bien! très bien! à droite.*)

Je demande au Sénat de la repousser. Il faut qu'ici la discussion soit complète, il faut que la lumière soit faite dans tous les esprits et que chacun de vous, Messieurs, puisse prendre parti pour ou contre le projet, pour ou contre notre proposition, en pleine connaissance de cause.

Permettez-moi de vous dire que les choses de la marine sont assez mal

[1] L'organisation, par voie législative, du contrôle de l'administration de la marine répondait à une impérieuse nécessité : donner au ministre un organe d'information permanente chargé de veiller partout à l'observation de la règle et de lui signaler les infractions. Cette nécessité n'était en rien modifiée par l'adoption d'un régime plutôt que d'un autre pour nos arsenaux. La connexité que veut établir l'amiral n'a jamais existé. Quelque soit le régime, il faudra toujours un contrôle permanent et indépendant.

Digitized by Google

connues, assez complexes, pour qu'on nous permette de les exposer ici en toute sincérité. (*Très bien! très bien! à droite.*) C'est là le principal motif pour lequel je vous demande de repousser l'urgence. Dans tous les cas, un trop grand nombre de décrets et de circulaires sont venus modifier la situation de la marine pour que la situation qui se pose aujourd'hui n'exige pas de votre part une circonspection particulière.

Le 31 janvier dernier, les attributions du chef d'état-major général de la marine n'ont-elles pas été à ce point réduites que, à l'heure présente, et en l'absence d'une direction générale du matériel ayant à sa tête un officier général de la marine, personne au ministère n'établit plus, entre la direction du matériel, la direction de l'artillerie et le service des défenses sous-marines, la coordination indispensable à la construction, à l'armement et à la mobilisation du bâtiment de guerre. (*Très bien! à droite.*)

Il faut que nous allions au fond des choses. Nous ne sommes pas ici pour faire vite, nous sommes ici pour faire bien (*Très bien! à droite*) et nous ne devons avoir, dans ce débat, d'autre préoccupation que celle de l'intérêt public [1].

C'est sous le bénéfice de ces observations que je demande instamment au Sénat de repousser l'urgence et de donner au projet de loi si controversé qui lui est soumis par la majorité de sa commission la garantie d'une double délibération. (*Très bien! très bien! et applaudissements à droite.*)

M. Combes, *rapporteur*. — Je demande la parole.

M. le Président. — La parole est à M. le rapporteur.

M. le Rapporteur. — Messieurs, j'ai deux raisons à faire valoir en faveur de la demande d'urgence, seule question qui se pose en ce moment, et toutes deux me semblent péremptoires.

Vous êtes en présence d'un projet de loi dont on peut combattre sans doute et dont on combattra, comme on vous l'annonce, le principe fondamental, mais dont il n'est guère possible, une fois le principe adopté, de discuter, sauf sur un ou deux points, peut-être, les dispositions de détail. C'est sur le principe même, sur l'idée maîtresse du projet de loi que portera tout l'effort de la discussion. Tout le reste est d'importance secondaire, puisque tout le reste se déduit de ce premier point par voie de conséquence.

Il suffira donc d'une seule délibération pour vider ce différend qui est le seul essentiel.

Le même raisonnement s'applique au contre-projet dont M. l'amiral de Cuverville est l'auteur avec quelques-uns de ses collègues.

Là aussi, tout le débat se concentre sur l'idée fondamentale qui en est la raison d'être. Votre commission de la marine l'a repoussé à une grande majorité; mais elle n'en a méconnu ni la valeur logique, ni la coordination.

Ainsi donc, dans les deux propositions qui se présentent à vous et sollicitent vos suffrages, le litige se résoudra dès la première rencontre, et

[1] Faire bien, dans la pensée de l'amiral, c'était neutraliser le contrôle local en le subordonnant aux préfets maritimes. Le préfet maritime sera-t-il ou non débarrassé du contrôle permanent, telle fut son évidente préoccupation au cours des débats.



Digitized by Google

suivant l'issue de ce premier engagement, la bataille sera gagnée sur toute la ligne, en dépit des légères escarmouches qui pourront suivre, à mesure que se dérouleront les articles de la proposition victorieuse.

A ce premier motif s'en ajoute un second relatif aux circonstances particulières de la session.

La Chambre des députés touche à l'expiration de son mandat. Or, il est indispensable, quoi qu'en dise l'amiral de Cuverville, — et eu égard surtout au provisoire dans lequel nous sommes — que la Chambre puisse délibérer de nouveau sur la question, soit que le Sénat se décide à préférer au projet du Gouvernement le contre-projet de l'amiral de Cuverville.....

M. l'amiral DE CUVERVILLE. — Voulez-vous me permettre une observation, Monsieur le rapporteur?

M. LE RAPPORTEUR. — Parfaitement.

M. l'amiral DE CUVERVILLE. — Au cours de votre rapport, l'amiral de Cuverville a été, passez-moi l'expression, « votre tête de Turc ». Mais vous me permettrez de vous faire remarquer que ce projet n'est pas exclusivement de l'amiral de Cuverville. Il a été fait en collaboration avec plusieurs de mes collègues, qui l'ont signé comme moi, et qui en prennent comme moi la pleine responsabilité.

M. l'amiral DE LA JAILLE. — Absolument.

M. LE RAPPORTEUR. — Tout à l'heure, amiral, il m'est arrivé d'indiquer que le contre-projet était votre œuvre et celle de quelques-uns de vos collègues. Je vous ai donc d'avance donné satisfaction. Ne l'eussé-je pas fait que je serais excusable. Car, pendant longtemps, vous avez été l'auteur unique du contre-projet.

Plus tard, il est vrai, quelques-uns de nos collègues ont joint leurs signatures à la vôtre.

Mais lorsque vous avez déposé votre contre-projet, il ne portait que votre signature. Ce détail est sans importance.

Je ne répugne nullement à vous donner satisfaction. Je me permettrai cependant de vous faire observer que, quand, dans nos discussions, nous voulons indiquer une proposition par un nom propre, nous nous bornons à celui qui est en tête de la proposition, car la rapidité du débat ne comporte guère que nous ajoutions au nom propre qui est en tête la kyrielle des autres noms propres qui le suivent. C'est donc une satisfaction tout à fait platonique que demande notre honorable collègue. Je la lui accorde très volontiers.

J'ai dit, Messieurs, qu'il était indispensable que la Chambre se prononçât de nouveau sur le projet de loi, que le Sénat adopte le contre-projet de l'amiral de Cuverville et de ses collègues, ou qu'il se borne à faire quelques changements au projet de loi qui lui est soumis. Si nous ne mettons pas le Sénat en situation de se décider à bref délai, nous rendrons extrêmement problématique, pour ne pas dire impossible, le renvoi de la question à la Chambre. Or, encore une fois, il est indispensable, si l'hypothèse du renvoi se réalise, que la Chambre soit appelée à le voter de nouveau.

Messieurs, ne l'oubliez pas, il y a trois ans que ce projet de loi sur le contrôle a été déposé sur le bureau de la Chambre. Il y a plus de six mois

Digitized by Google

que votre commission en a été saisie. On peut dire que les opinions sont faites. (*Exclamations à droite.*)

Vous aurez le temps, Messieurs, d'émettre vos opinions à cette tribune, tant à propos de la discussion générale que de l'examen des articles. Le débat sera complet et libre. Mais, je le répète encore, le gros du débat portera sur le principe du projet de loi. Ce principe, une fois adopté ou repoussé, tout le reste s'ensuivra logiquement[1].

Dans ces conditions, la commission de la marine, d'accord avec le Gouvernement, vous demande, Messieurs, de déclarer l'urgence. (*Très bien! à gauche. — Aux voix! aux voix!*)

M. LE PRÉSIDENT. — Je consulte le Sénat sur l'urgence qui est demandée par la commission, d'accord avec le Gouvernement.

J'ai reçu deux demandes de scrutin signées :

La première, de MM. Bonnefoy-Sibour, Béraud, Pradal, Goujon, Jouffrault, Abeille, Cazot, Frézoul, Ournac, Pauliac et Combes.

La deuxième, de MM. Costes, Combes, Guillemaut, Milliès-Lacroix, Leydet, Dusolier, Jouffrault, Folliet, Magnien, plus une signature illisible.

Il va être procédé au scrutin.

(Les votes sont recueillis. MM. les secrétaires en opèrent le dépouillement.)

M. LE PRÉSIDENT. — Voici le résultat du scrutin :

| | | |
|---|---|---|
| Nombre des votants | | 261 |
| Majorité absolue | | 131 |
| Pour l'adoption | 175 | |
| Contre | 86 | |

Le Sénat a adopté.

M. LE PRÉSIDENT. — Le Sénat veut-il continuer son ordre du jour ?

*Voix nombreuses.* — Non ! non !

**Scrutin (après pointage) sur le renvoi à la commission des finances du projet de loi portant organisation du corps du Contrôle de la marine.**

| | | |
|---|---|---|
| Nombre des votants | | 255 |
| Majorité absolue | | 128 |
| Pour l'adoption | 122 | |
| Contre | 133 | |

Le Sénat n'a pas adopté.

[1] M. Combes résume ici, merveilleusement, l'état de la question. Le principe même du contrôle est en discussion. Sera-t-il indépendant de l'autorité locale? Qui doit l'emporter de l'autorité du préfet maritime ou de celle du ministre? Lequel des deux a la responsabilité la plus haute et a, par suite, besoin d'un contrôle qui le garantisse d'une manière permanente contre les entraînements, les violations de règlement, les dépassements de crédits, etc., etc. Le rapporteur avait donc bien raison de dire que les opinions étaient faites, car, au cours de la discussion, une majorité imposante n'a cessé de ratifier le texte du projet de loi déposé par le gouvernement et combattu par MM. de Cuverville, de la Jaille et Cabart-Danneville.

Digitized by Google

ONT VOTÉ POUR :

MM. Audiffret-Pasquier (duc d').

Barrière. Béjarry (de). Berdoly. Bérenger. Bérenger (général). Bernot. Billot (général). Blois (comte de). Bodinier. Boissel (Victor). Bonnefille. Boulanger (Ernest). Boularan. Bourganel. Briens.

Cabart-Danneville. Carné (marquis de). Casabianca (de). Cassou. Charles Dupuy. Charmes (Francis). Chauveau (Franck). Chovet. Clamageran. Courcel (baron de). Cuverville (amiral de).

Danelle-Bernardin. Delobeau. Demarçay (baron). Denis (Gustave). Develle (Edmond). Diancourt. Drouhet (Théodore). Duboys Fresney. Duchesne-Fournet. Duval (César).

Expert-Bezançon.

Farinole. Fleury (Paul). Folliet. Forgemol de Bostquénard. Fortier. Francoz. Froment.

Gailly. Gauthier (Haute-Saône). Gayot (Émile). Gervais. Géry-Legrand. Gomot. Gotteron. Gouin. Goulaine (comte de). Gourju. Grimaud. Guérin (Eugène). Guillier.

Halgan. Haugoumar des Portes. Haulon. Hugot (Côte-d'Or).

Japy (général).

Labbé (Léon). Labiche (Émile). Labiche (Jules). La Jaille (amiral de). Lamarzelle (de). Laporte-Bisquit. Lavertujon (Henri). Le Cour Grandmaison (Henri). Legludic. Legrand. Lelièvre. Le Provost de Launay. Le Roux (Paul). Leroux (Aimé). Luro.

Maillard. Maillé (comte de). Malézieux. Maret. Marquis. Martell (Édouard). Martin (Félix). Mazeau. Mercier (général). Merlet. Mézières. Milliard. Monsservin. Montfort (vicomte de). Moroux.

Nioche.

Ollivier (Auguste). Outhenin-Chalandre. Ouvrier.

Parissot (Albert). Peytral. Pichon. Pinault. Pontbriand (du Breil, comte de). Poriquet. Porquier. Prevet.

Rambaud (Alfred). Rambourgt. Raquet. Renaudat. Repiquet. Riou.

Saillard. Saint-Germain (général de). Saisy (Hervé de). Séblinc.

Teisserenc de Bort. Tellier. Thomas. Tréveneuc (comte de).

Vissaguet.

Waddington (Richard). Wallon.

ONT VOTÉ CONTRE :

MM. Abeille (Valentin). Allemand (César) (Basses-Alpes). Aucoin. Aunay (comte d').

Bassinet. Bataille. Beaupin. Belle. Béraud. Bernard. Bézine. Bidault. Bizarelli. Bizot de Fonteny. Blanc (Philippe). Bonnefoy-Sibour. Bontemps. Bourgeat. Bruel. Brugnot. Buvignier.

Caduc. Calvet. Camparan. Cazot (Jules). Chantagrel. Chantemille. Chaumié. Cicéron. Cocula. Collinot. Combes. Costes. Couteaux. Crozet-Fourneyron.

Digitized by Google

Darbot. Delcros. Dellestable. Delpech. Denoix. Deschanel. Desmons. Destieux-Junca. Dupuy (Jean). Dusolier (Alcide).

Fabre (Joseph). Fagot. Fayard. Forest (Charles). Forichon. Fougeirol. Freycinet (de). Frézoul. Fruchier.

Galtier. Garran de Balzan. Garreau. Gauthier (Aude). Giguet. Gillot. Girard (Théodore). Giresse. Godin (Jules). Goujon. Goutant. Gravin. Grévy (général). Guillemaut. Guyot.

Huguet.

Jouffrault (Camille). Jouffray.

Knight.

Labrousse. Lacombe. Latappy. Laterrade. Lecomte (Maxime). Lefèvre (Alexandre). Leporché. Leydet (Victor). Lordereau. Lourties.

Macherez. Magnien. Magnin. Méric. Milliès-Lacroix. Monier. Monis (Ernest).

Obissier Saint-Martin. Ournac.

Parisot (Louis). Paul Gérente. Pauliac. Paul Strauss. Pédebidou. Perréal. Petitjean. Piettre. Piot. Pochon. Poirrier (Seine). Ponlevoy (Frogier de). Pozzi. Pradal.

Raynal. Renard. Reymond. Rolland. Rouvier (Paul).

Saint-Germain. Saint-Prix. Saint-Romme. Sal (Léonce de). Savary. Sigallas.

Tassin. Thézard (Léopold). Thuillier. Trarieux. Treille (Alcide). Trystram.

Vagnat. Vallé. Velten. Viger. Vilard (Édouard). Villard. Vinet. Viseur. Vuillod.

Waldeck-Rousseau.

N'ONT PAS PRIS PART AU VOTE :

MM. Alasseur. Baduel. Barbey. Basire. Berthelot. Bisseuil. Borriglione. Boudenoot. Bouffier. Bouilliez (Achille). Claeys. Constans. Cordelet. Cornil. Cuvinot. Demôle. Depreux. Dubois (Émile). Dubost (Antonin). Dufoussat. Durand-Savoyat (Émile). Fallières. Girard (Alfred). Guérin (Henri). Hébrard (Jacques). Marcère (de). Millaud (Édouard). Mir (Eugène). Monestier. Pauliat. Peaudecerf. Perrier (Antoine). Ponthier de Chamaillard. Prillieux. Ratier (Antony). Ringot. Roussel (Théophile). Silhol. Thorel. Tillaye. Turgis.

ABSENTS PAR CONGÉ :

MM. Deandreis. Girault.

**Scrutin sur le renvoi à une séance ultérieure du projet de loi relatif à l'organisation du corps du Contrôle de la marine.**

| | | |
|---|---|---|
| Nombre des votants | | 262 |
| Majorité absolue | | 132 |
| Pour l'adoption | 121 | |
| Contre | 141 | |

Le Sénat n'a pas adopté.

Digitized by Google

ONT VOTÉ POUR :

MM. Audiffret-Pasquier (duc d').

Baduel. Barrière. Béjarry (de). Bérenger (général). Bernot. Billot (général). Blois (comte de). Bodinier. Boissel (Victor). Bonnefille. Boulanger (Ernest). Boularan. Bourganel. Briens.

Cabart-Danneville. Carné (marquis de). Casabianca (de). Charles Dupuy. Charmes (Francis). Chauveau (Franck). Chovet. Clamageran. Courcel (baron de). Cuverville (amiral de).

Delobeau. Demarçay (baron). Denis (Gustave). Deschanel. Develle (Edmond). Diancourt. Drouhet (Théodore). Duboys Fresney.

Expert-Bezançon.

Farinole. Fleury (Paul). Forgemol de Bostquénard. Fortier. Fougeirol. Froment.

Gailly. Gauthier (Haute-Saône). Gayot (Émile). Gervais. Géry-Legrand. Gomot. Gotteron. Gouin. Goulaine (comte de). Gourju. Grévy (général). Grimaud. Guérin (Eugène). Guillier.

Halgan. Haugoumar des Portes.

Japy (général).

Labbé (Léon). Labiche (Émile). Labiche (Jules). La Jaille (amiral de). Lamarzelle (de). Laporte-Bisquit. Latappy. Lavertujon (Henri). Le Cour Grandmaison (Henri). Legludic. Legrand. Le Provost de Launay. Le Roux (Paul). Leroux (Aimé). Lourties. Luro.

Maillard. Maillé (comte de). Malézieux. Marcère (de). Maret. Marquis. Martell (Édouard). Mercier (général). Merlet. Mézières. Milliard. Monsservin. Montfort (vicomte de). Moroux.

Obissier Saint-Martin. Ollivier (Auguste). Outhenin-Chalandre. Ouvrier.

Parissot (Albert). Pichon. Pinault. Pontbriand (du Breil, comte de). Poriquet. Porquier. Prevet.

Rambaud (Alfred). Rambourgt. Raquet. Ratier (Antony). Raynal. Renaudat. Repiquet. Riou.

Saillard. Saint-Germain (général de). Saisy (Hervé de). Savary. Sébline.

Teisserenc de Bort. Tellier. Thézard (Léopold). Thomas. Trarieux. Tréveneuc (comte de).

Villard. Vissaguet.

Waddington (Richard). Wallon.

ONT VOTÉ CONTRE :

MM. Abeille (Valentin). Alasseur. Allemand (César) (Basses-Alpes). Aucoin. Aunay (comte d').

Basire. Bassinet. Bataille. Beaupin. Belle. Béraud. Bérenger. Bernard. Bézine. Bidault. Bizarelli. Bizot de Fonteny. Blanc (Philippe). Bonnefoy-Sibour. Bontemps. Boudenoot. Bouilliez (Achille). Bruel. Brugnot. Buvignier.

Caduc. Calvet. Camparan. Cazot (Jules). Chantagrel. Chantemille. Chaumié. Cicéron. Claeys. Cocula. Collinot. Combes. Cordelet. Costes. Couteaux. Crozet-Fourneyron.

Darbot. Delcros. Dellestable. Delpech. Denoix. Depreux. Desmons. Des-

Digitized by Google

tieux-Junca. Dubois (Émile). Dubost (Antonin). Dufoussat. Durand-Savoyat (Émile). Dusolier (Alcide). Duval (César).

Fabre (Joseph). Fagot. Fayard. Folliet. Forest (Charles). Forichon. Francoz. Freycinet (de). Frézoul. Fruchier.

Gallier. Garran de Balsan. Garreau. Gauthier (Aude). Giguet. Gillot. Girard (Alfred). Girard (Théodore). Giresse. Godin (Jules). Goujon. Goutant. Gravin. Guillemaut. Guyot.

Hugot (Côte-d'Or). Huguet.

Jouffrault (Camille). Jouffray.

Knight.

Labrousse. Lacombe. Laterrade. Lecomte (Maxime). Lefèvre (Alexandre). Leporché. Leydet (Victor). Lordereau.

Macherez. Magnien. Magnin. Mazeau. Méric. Millaud (Édouard). Milliès-Lacroix. Monier.

Nioche.

Ournac.

Parisot (Louis). Paul Gérente. Pauliac. Paul Strauss. Peaudecerf. Pédebidou. Perréal. Petitjean. Piettre. Piot. Pochon. Poirrier (Seine). Ponlevoy (Frogier de). Pozzi. Pradal. Prillieux.

Renard. Reymond. Ringot. Rouvier (Paul).

Saint-Germain. Saint-Prix. Saint-Romme. Sal (Léonce de). Sigallas.

Tassin. Thuillier. Treille (Alcide). Trystram. Turgis.

Vagnat. Vallé. Velten. Viger. Vilar (Edouard). Vinet. Viseur. Vuillod.

N'ONT PAS PRIS PART AU VOTE :

MM. Barbey. Berdoly. Berthelot. Bisseuil. Borriglione. Bouffier. Bourgeat. Cassou. Constans. Cornil. Cuvinot. Danelle-Bernardin. Demôle. Duchesne-Fournet. Dupuy (Jean). Fallières. Guérin (Henri). Haulon. Hébrard (Jacques). Lelièvre. Martin (Félix). Mir (Eugène). Monestier. Monis (Ernest). Pauliat. Perrier (Antoine). Peytral. Ponthier de Chamaillard. Rolland. Roussel (Théophile). Silhol. Thorel. Tillaye. Waldeck-Rousseau.

ABSENTS PAR CONGÉ :

MM. Deandreis. Girault.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

| | | |
|---|---|---|
| Nombre des votants | | 264 |
| Majorité absolue | | 133 |
| Pour l'adoption | 120 | |
| Contre | 144 | |

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

Digitized by Google

**Scrutin sur l'urgence du projet de loi portant organisation du corps du Contrôle de l'administration de la marine.**

| | | |
|---|---|---|
| Nombre des votants | | 255 |
| Majorité absolue | | 128 |
| Pour l'adoption | 173 | |
| Contre | 82 | |

Le Sénat a adopté.

ONT VOTÉ POUR :

MM. Abeille (Valentin). Alasseur. Allemand (César) (Basses-Alpes). Aucoin. Aunay (comte d').

Barbey. Barrière. Basire. Bassinet. Bataille. Beaupin. Belle. Béraud. Berdoly. Bernard. Bézine. Bidault. Bisseuil. Bizarelli. Bizot de Fonteny. Blanc (Philippe). Bonnefoy-Sibour. Bontemps. Boudenoot. Bouffier. Bouilliez (Achille). Boulanger (Ernest). Bourgeat. Bruel. Brugnot.

Caduc. Calvet. Camparan. Cassou. Cazot (Jules). Chantagrel. Chaumié. Cicéron. Cocula. Collinot. Combes. Constans. Cordelet. Costes. Couteaux. Crozet-Fourneyron.

Danelle-Bernardin. Darbot. Delcros. Dellestable. Delpech. Demôle. Denoix. Desmons. Destieux-Junca. Develle (Edmond). Diancourt. Drouhet (Théodore). Dubost (Antonin). Duchesne-Fournet. Dufoussat. Dupuy (Jean). Durand-Savoyat (Émile). Dusolier (Alcide). Duval (César).

Fabre (Joseph). Fagot. Fayard. Folliet. Forest (Charles). Forichon. Fougeirol. Francoz. Freycinet (de). Frézoul. Fruchier.

Galtier. Garran de Balzan. Garreau. Gauthier (Aude). Giguet. Gillot. Girard (Théodore). Giresse. Gomot. Goujon. Goutant. Gravin. Grimaud. Guérin (Eugène). Guérin (Henri). Guillemaut. Guillier. Guyot.

Haulon. Hugot (Côte-d'Or). Huguet.

Jouffrault (Camille). Jouffray.

Knight.

Labiche (Émile). Labrousse. Lacombe. Laterrade. Lecomte (Maxime). Lefèvre (Alexandre). Leporché. Leroux (Aimé). Leydet (Victor). Lordereau.

Macherez. Magnien. Magnin. Malézieux. Marquis. Martin (Félix). Mazeau. Méric. Mézières. Millaud (Edouard). Milliès-Lacroix. Mir (Eugène). Monier. Monis (Ernest).

Nioche.

Obissier Saint-Martin. Ournac.

Parisot (Louis). Paul Gérente. Pauliac. Paul Strauss. Peaudecerf. Pédebidou. Perréal. Petitjean. Peytral. Piettre. Piot. Pochon. Poirrier (Seine). Ponlevoy (Frogier de). Pozzi. Pradal. Prillieux.

Raynal. Renard. Reymond. Ringot. Rolland. Rouvier (Paul).

Saint-Germain. Saint-Prix. Saint-Romme. Sal (Léonce de). Savary. Sigallas.

Tassin. Thézard (Léopold). Thuillier. Tillaye. Trarieux. Treille (Alcide). Turgis.

Vagnat. Vallé. Velten. Viger. Vilar (Édouard). Villard. Vinet. Viseur. Vuillod.

Waldeck-Rousseau.

Digitized by Google

ONT VOTÉ CONTRE :

MM. d'Audiffret-Pasquier (duc d').

Béjarry (de). Bérenger. Bérenger (général). Bernot. Billot (général). Blois (comte de). Boissel (Victor). Bonnefille. Boularan. Bourganel. Briens.

Cabart-Danneville. Carné (marquis de). Charmes (Francis). Chauveau (Franck). Cuverville (amiral de).

Delobeau. Demarçay (baron). Denis (Gustave). Duboys Fresney.

Farinole. Fleury (Paul). Forgemol de Bostquénard. Fortier. Froment.

Gailly. Gauthier (Haute-Saône). Gervais. Géry-Legrand. Gotteron. Gouin. Goulaine (comte de). Gourju.

Halgan. Haugoumar des Portes.

Labbé (Léon). Labiche (Jules). La Jaille (amiral de). Lamarzelle (de). Laporte-Bisquit. Lavertujon (Henri). Le Cour Grandmaison (Henri). Legludic. Legrand. Le Provost de Launay. Le Roux (Paul). Luro.

Maillard. Maillé (comte de). Maret. Martell (Édouard). Merlet. Milliard. Montfort (vicomte de). Moroux.

Ollivier (Auguste). Outhenin-Chalandre. Ouvrier.

Parissot (Albert). Pichon. Pinault. Pontbriand (du Breil, comte de). Poriquet. Porquier. Prevet.

Rambaud (Alfred). Raquet. Repiquet. Riou.

Saillard. Saint-Germain (général de). Saisy (Hervé de). Sébline.

Teisserenc de Bort. Thomas. Tellier. Tréveneuc (comte de).

Vissaguet.

Waddington (Richard). Wallon.

N'ONT PAS PRIS PART AU VOTE :

MM. Baduel. Berthelot. Borriglione. Buvignier. Casabianca (de). Chantemille. Charles Dupuy. Chovet. Claeys. Clamageran. Cornil. Courcel (baron de). Cuvinot. Depreux. Deschanel. Dubois (Émile). Expert-Bezançon. Fallières. Gayot (Émile). Girard (Alfred). Godin (Jules). Grévy (général). Hébrard (Jacques). Japy (général). Latappy. Lelièvre. Lourties. Marcère (de). Mercier (général). Monestier. Monsservin. Pauliat. Perrier (Antoine). Ponthier de Chamaillard. Rambourgt. Ratier (Antony). Renaudat. Roussel (Théophile). Silhol. Thorel. Trystram.

ABSENTS PAR CONGÉ :

Deandreis. Girault.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

| | | |
|---|---|---|
| Nombre des votants | | 261 |
| Majorité absolue | | 131 |
| Pour l'adoption | 175 | |
| Contre | 86 | |

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

Digitized by Google

## *Séance du 17 février 1902.*

M. LE PRÉSIDENT. — L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant organisation du corps du Contrôle de l'administration de la marine.

Nous en sommes, Messieurs, à la discussion générale.

La parole est à M. le rapporteur.

M. COMBES, *rapporteur*. — Messieurs, je voudrais pouvoir me flatter, sans espérance d'ailleurs d'y réussir, de donner un peu d'attrait à la discussion du sujet technique qui va nous occuper. Je m'encourage néanmoins à parler dans la pensée que, quelque aride d'aspect que soit le projet de loi, il a du moins cet avantage que son importance ne peut échapper à aucun membre de cette assemblée.

Il a pour objet le contrôle des dépenses d'un ministère qui pèse lourdement sur la fortune nationale. Toutes ses dispositions tendent à donner aux représentants du pays et au pays lui-même la certitude morale du bon emploi des crédits que les Chambres allouent annuellement à la marine, sous la seule impulsion du patriotisme.

Elles méritent d'autant plus, de notre part, un examen consciencieux, que l'opinion publique, à tort ou à raison, — à raison, malheureusement, — s'est persuadée jadis, à la suite de quelques faits retentissants, qu'il existait, dans l'organisation de notre administration maritime, des lacunes fâcheuses et comme des fissures par où s'écoule, en pure perte, une portion des ressources destinées à notre puissance navale.

Ce n'est pas, Messieurs, que l'opinion publique ait conçu des doutes déshonorants sur la probité des administrateurs, c'est l'imperfection seule du système administratif qui est en cause. Et c'est pour nous une raison capitale d'instituer un contrôle effectif et complet des dépenses afférentes au ministère de la marine.

Messieurs, jusqu'à ce jour, on a procédé en cette matière par voie de décrets. Les Chambres ont cru qu'il leur suffirait de voter les crédits et de les répartir entre les divers chapitres du budget, se réservant, au jour du règlement des comptes, de s'assurer que les crédits consentis n'avaient pas été dépassés et que la spécialité des chapitres avait été observée.

Je ne dis pas qu'elles aient toujours obtenu satisfaction sur ces deux points. Je ne dis même pas qu'elles aient montré toujours sur ces deux points une volonté bien énergique et une sévérité suffisante. Mais enfin, qu'elles aient fait preuve d'indulgence ou de rigueur, leur droit s'est affirmé par des décisions sans appel.

Il en a été tout autrement de l'utilisation des fonds. Les Chambres en ont abandonné le contrôle immédiat au pouvoir exécutif. Au lieu de l'organiser par des mesures législatives, elles ont laissé au ministre de la marine le soin de l'établir par décret. Vous ne vous étonnerez donc pas si le fonctionnement de ce contrôle s'est ressenti de l'humeur changeante des ministres ou des influences dominantes dans le Gouvernement. Vous vous étonnerez moins encore, si l'instabilité d'une institution qui dépendait du caprice d'un

Digitized by Google

homme, si l'incertitude du lendemain qui pesait sur elle, ont affaibli son action et l'ont fait accuser d'impuissance [1].

Les critiques impartiales qui ont admis, jusqu'à un certain point, cette impuissance, l'ont rattachée à la situation indécise que j'indique.

Mais, à côté des critiques impartiales, il y a eu les critiques intéressées des services contrôlés, d'autant plus mal venus à récriminer contre le peu d'efficacité du contrôle qu'ils ont tout fait pour l'énerver.

C'est donc, Messieurs, une entreprise louable de soustraire le contrôle de la marine à l'arbitraire des décrets, pour donner à son existence ainsi qu'à sa mission la stabilité de la loi. C'est à cette fin que tend le projet de loi dont j'ai l'honneur d'être le rapporteur. La Chambre l'a voté à une énorme majorité. Je suis convaincu que le Sénat s'y ralliera à son tour, et je lui demande la permission de lui en exposer brièvement les principes et l'économie.

Messieurs, le contrôle de la marine est, par définition, l'organisme chargé de veiller, dans toutes les parties de cette administration, à l'observation des lois, décrets et règlements. Il reçoit, à cet effet, du ministre de la marine, responsable devant les Chambres de cette observation, une délégation spéciale, qui le fait indépendant de toute autre autorité. Comme agent propre du ministre, il doit pouvoir correspondre directement avec lui, afin d'être en situation de porter à sa connaissance les diverses infractions qu'il lui arriverait de constater.

Sa mission, s'étendant à toutes les parties de l'administration maritime, implique le droit d'en connaître tous les actes et de pénétrer dans tous les détails des faits. Aucun service ne doit pouvoir se dérober à ses investigations, qu'il s'agisse de travaux ou de comptabilité. Toutes les pièces, tous les registres doivent s'ouvrir à son examen, de même que tous les ateliers à ses visites, et tous les magasins à ses recensements. Disons, si vous voulez, pour abréger et pour résumer en deux mots ses devoirs et ses droits, qu'aucune opération administrative ne doit pouvoir avoir lieu sans qu'il en soit informé et sans qu'il ait le droit de la contrôler. Mais, hâtons-nous de dire aussi qu'il lui est interdit de la suspendre, de l'empêcher ou de l'arrêter. Son œuvre est de critique pure.

S'il lui apparaît que l'opération va à l'encontre de quelque prescription réglementaire, il doit en aviser aussitôt l'administrateur intéressé. Là se borne son intervention. L'administrateur passe-t-il outre à l'avis qu'il a reçu? Le contrôle doit en référer d'abord au préfet maritime, représentant du ministre de la marine, puis, au besoin, au ministre lui-même, qui statue selon qu'il lui convient.

[1] Le contrôle de l'administration de la marine s'exerce pour le compte du ministre et en son nom; il est d'autant plus efficace que le ministre le soutient et l'utilise davantage; il est de peu d'utilité si le ministre renonce à s'en servir; mais du jour où le législateur, en qui réside la souveraineté, a décidé que le contrôle devait s'exercer, du jour où il a déterminé les lignes essentielles de l'organisation de ce contrôle, le mauvais vouloir du ministre et l'opposition des services contrôlés ne sauraient le réduire à l'impuissance complète, — la voix du contrôleur trouve peut-être moins d'écho à certaines heures, mais on ne peut plus l'étouffer.

Digitized by Google

Tels sont, sommairement exposés, les droits et les devoirs du contrôle. Ils sont les mêmes d'ailleurs partout où le contrôle s'exerce. Or, le contrôle s'exerce partout où se produit un acte administratif. De là, la nécessité d'organiser le contrôle de la marine, à l'administration centrale du Département, à l'administration des cinq ports et des trois établissements hors des ports, Ruelle, Guérigny et Indret, ainsi qu'aux quartiers d'inscription maritime. Personne, que je sache, ne conteste cette nécessité. Les opinions divergent seulement sur le mode d'institution.

Messieurs, si vous avez lu le rapport de la commission et le contre-projet signé par quelques-uns de nos collègues, vous avez pu remarquer que des trois divisions ou, si vous voulez, des trois modalités qui composent le contrôle de la marine, le contrôle central, le contrôle des ports, le contrôle mobile ou le service des missions, il en est deux qui ne sont attaqués par personne. Tout le monde reconnaît que le contrôle doit siéger en permanence au centre du département où s'accomplissent, par les soins des directions du ministère, des opérations administratives d'une haute importance. Sans parler des liquidations pour traitement ou des ordonnancements émis par l'administration centrale, je peux indiquer, entre autres opérations qui justifient l'existence du contrôle central, les achats, les marchés, les adjudications opérées par la commission permanente des marchés et par la commission des machines et du grand outillage.

Il n'est pas admissible que ces actes échappent à la surveillance du ministre de la marine dont le contrôle est l'œil. La responsabilité du ministre peut y être engagée de la manière la plus grave. Il n'y a qu'un contrôle présent sur les lieux, toujours vigilant, toujours agissant pour l'éclairer et le dégager. Le contrôle central répond donc à des besoins avoués de tout le monde.

Nous pouvons en dire autant du contrôle mobile. Ceux-là même qui ne le jugent pas absolument indispensable, sont obligés en conscience de convenir que des inspections temporaires, faites à l'improviste, ou à l'occasion d'incidents graves, ou encore en vue de réformes plus ou moins urgentes à étudier, offrent des avantages appréciables et des moyens puissants à un ministre de la marine désireux de renforcer le contrôle sédentaire, ou d'améliorer le service administratif. Tout le litige entre les partisans et les adversaires du projet de loi roule sur le contrôle permanent ou résident, — les deux termes s'équivalent, — des ports et des établissements hors des ports.

Messieurs, d'accord avec le gouvernement, votre commission estime que l'inspection permanente ou résidente des ports et des établissements hors des ports, est d'une nécessité absolue. Les adversaires du projet de loi, révoquent en doute cette nécessité et, en outre, ils reprochent à cette inspection d'entraîner avec elle les inconvénients les plus sérieux. Voyons donc si cette nécessité est imaginaire ou si ces inconvénients sont réels.

La nécessité de l'inspection permanente!

Mais, Messieurs, elle dérive manifestement de l'organisation même des arsenaux. Représentez-vous, par la pensée, ces usines immenses, où s'effectuent à toute heure du jour les travaux les plus variés et les plus coûteux. M. l'amiral de Cuverville vous l'a dit l'autre jour, huit services distincts s'y livrent aux opérations les plus complexes et les plus délicates; ce sont les

Digitized by Google

services de la flotte, des constructions navales, de l'artillerie, des défenses sous-marines, des travaux hydrauliques, des subsistances, de la solde, de l'habillement et du couchage et le service de santé.

Ces services sont autonomes, ce qui revient à dire qu'ils administrent les crédits qui sont mis à leur disposition par le ministère de la marine. Une portion de ces crédits est affectée à l'achat des matières, une autre au salaire des ouvriers ou à la solde des corps entretenus.

Qui donc, Messieurs, en l'absence d'une inspection permanente, surveillera ces opérations? Qui donc entrera dans ces ateliers pour y faire l'appel et y constater la présence des ouvriers? Qui donc s'assurera, et par-là même sera capable d'assurer que les crédits-salaires et les crédits-matières ont reçu leur affectation, et n'en ont pas été détournés en partie par des virements illicites? On connait la tendance des services de l'arsenal à s'émanciper de la spécialité des chapitres.

Les directeurs, hommes d'action, se plient difficilement aux limitations budgétaires. Ce n'est pas sur les préfets maritimes, hommes d'action comme eux, que nous pouvons compter exclusivement pour les ramener à l'observation des prescriptions légales. Administrateurs de leurs crédits, les préfets maritimes sont en même temps liquidateurs de leurs dépenses [1]. Bien que, dans le nouveau système, le commissaire général reste l'ordonnateur unique de l'arsenal, il n'a pas le droit et, eût-il ce droit, il n'a pas le moyen de vérifier la sincérité des pièces qui lui sont envoyées par les directions en vue du mandatement.

Il ne peut que constater leur régularité officielle, leur conformité aux chapitres du budget. Quant au fond, quant à la réalité des faits que les pièces supposent, l'ordonnateur n'a pas qualité pour en connaître.

Ainsi, Messieurs, éloignez de nos arsenaux l'inspection permanente, vous livrez le budget à la merci des services consommateurs; vous êtes sans garanties contre les entraînements, les fantaisies ou la négligence de l'homme d'action.

On nous propose, il est vrai, d'armer le préfet maritime contre des abus possibles au moyen d'un corps de surveillants qui saisiront au passage tous les actes des services pour le compte du préfet maritime. C'est le système imaginé par les auteurs du contre-projet, qui n'ont rien trouvé de mieux, pour combattre le projet de loi, que de rétablir l'ancienne surveillance administrative du commissariat, si souvent et si justement convaincue d'impuissance.

Messieurs, je m'expliquerai plus tard et plus à loisir sur ce système. Qu'il me suffise, pour le moment, de faire observer que la surveillance

[1] M. le rapporteur commet ici une légère erreur de doctrine. Les préfets maritimes ont l'administration supérieure de tout l'arsenal, mais ils ne sont pas les administrateurs immédiats des crédits, ils ne gèrent pas; c'est aux directeurs des divers services qu'est dévolu ce rôle. Nous avons tenu à rectifier l'assertion de M. Combes, parce que nous considérons que c'est avec grande raison que le règlement n'a pas encombré le préfet maritime d'attributions trop minutieuses. A lui la haute direction, la poursuite des résultats d'ensemble, aux directeurs l'exécution, la mise en œuvre des moyens d'action et la gestion des crédits.

Digitized by Google

administrative du commissariat pouvait se soutenir logiquement, lorsque le commissaire général était le liquidateur des dépenses des services, parce qu'il se devait à lui-même de vérifier ou du moins de paraître vérifier la réalité de ces dépenses avant de les liquider, c'est-à-dire avant de les certifier comme vraies, avant de les authentiquer, en quelque sorte, par cette liquidation.

Aujourd'hui, le rétablissement de cette surveillance du commissariat serait la négation même de l'autonomie des services. J'ajoute qu'elle serait incapable de remplir cette tâche et non moins incapable de garantir la responsabilité parlementaire du ministre de la marine.

Nos collègues semblent oublier dans quelles conditions cette surveillance a fonctionné jusqu'au décret du 25 août 1900, qui l'a supprimée.

Les comptes rendus de l'enquête de la commission extraparlementaire de 1894, nous l'ont révélé. Elle a fonctionné comme la fiction la plus vaine et la plus dangereuse. Nous avons eu, à cet égard, les aveux les plus explicites des amis les plus chaleureux, des défenseurs les plus persévérants du commissariat; nous avons eu les propres aveux du commissariat lui-même, que le rapport de votre commission a reproduits. Partout, à Brest comme à Cherbourg, à Toulon comme à Rochefort, il s'est déclaré ou s'est montré hors d'état de surveiller les directions, à moins d'un accroissement notable dans son personnel, dix fois plus nombreux déjà que celui de l'inspection. Ce point est d'une telle importance que, s'il était contesté, il me serait facile d'extraire de l'enquête de 1894 des citations décisives. Je ne le fais pas pour le moment, afin d'économiser le temps du Sénat.

Ainsi, jusqu'au mois d'août 1900, nous avons vécu sur cette fiction de la surveillance administrative du commissariat, comme nous avons vécu sur d'autres fictions, que la peur des réformes et les résistances des corps à réformer nous ont contraints de prendre pour des réalités. Les leçons de l'enquête et les souvenirs du passé sont encore trop près de nous, pour que nous laissions à nos collègues, les auteurs du contre-projet, l'illusion de croire que leur système aura la vertu de nous les faire oublier.

Mais, Messieurs, le système du contre-projet a un vice tout aussi grave : il dépouille de toute garantie la responsabilité du ministre de la marine; il place le nouveau contrôle des ports, c'est-à-dire le corps chargé de l'exercer, dans la dépendance du préfet maritime. C'est pour le préfet maritime qu'il opère; c'est au préfet maritime que vont et s'arrêtent les renseignements qui en proviennent. Dès lors, quel profit le ministre tirera-t-il de ce contrôle? Comment sera-t-il instruit de l'état de choses dans l'arsenal, si les informations recueillies par le commissariat n'en franchissent pas les portes? C'est le préfet maritime, dit-on, qui agira comme agirait le ministre de la marine, c'est lui qui assurera l'ordre et la marche des services, qui corrigera leurs erreurs, qui réparera leurs fautes. Soit. Mais comment le ministre de la marine se défendra-t-il, à son tour, contre les erreurs et les fautes possibles du préfet maritime? S'il y a condescendance fâcheuse de ce fonctionnaire pour des irrégularités motivées sur des besoins urgents, s'il y a connivence du chef et des subordonnés pour jeter un voile sur certains procédés abusifs, à la faveur d'un silence ordonné, rien ne pourra transpirer,

Digitized by Google

au dehors, de ces menées fâcheuses. Aucune voix fidèle ne les fera parvenir jusqu'aux oreilles du ministre de la marine[1].

J'entends bien que certains adversaires du projet de loi proclament avec emphase le caractère élevé, la haute conscience du préfet maritime. Autant vaudrait dire, Messieurs, que les lois ne sont pas faites pour de pareils caractères et de pareilles consciences et qu'elles les offensent par cela seul qu'elles les supposent faillibles.

Hélas! Messieurs, les faits sont là, les faits eux-mêmes protestent contre cette prétention hautaine. Il ne faut pas croire que le système du contre-projet soit sorti fraîchement éclos du cerveau de nos collègues; il a ses états de service, il a son histoire, qui remonte à 1835, et cette histoire a été écrite dans nos annales maritimes en dilapidations et en déficits.

Oui, Messieurs, il fut un temps où l'inspection permanente fut bannie de nos arsenaux, il fut un temps où la surveillance du commissariat trônait dans nos ports à l'exclusion de toute autre surveillance; il fut un temps où le ministre de la marine n'avait pour se renseigner sur ce qui s'y passait que l'œil et l'oreille du préfet maritime. Ce système a duré neuf ans, de 1835 à 1844, et quel en a été le résultat? M. le directeur du contrôle, qui siège aux bancs du gouvernement, pourrait vous le faire connaître, comme il l'a fait connaître à la Chambre des députés; il pourrait vous dire, comme il l'a dit à la Chambre des députés, que, pendant ces neuf années, *on a volé dans la marine, suivant ses expressions, à pleines mains.....*

M. l'amiral DE CUVERVILLE. — Vous lui laissez la responsabilité de cette affirmation?

M. LE RAPPORTEUR. — Monsieur l'amiral, nous en savons, malheureusement, quelque chose dans mon département, à Rochefort. Malgré la date lointaine des faits, nous avons conservé le souvenir d'un procès célèbre, le procès Rollet, qui mit en pleine lumière l'impuissance du contrôle dévolu au commissariat et les abus intolérables qu'il couvrait de son impuissance. *(Interruptions à droite.)*

Permettez-moi d'ajouter comme une preuve décisive, puisque vous protestez contre ce fait historique.....

M. l'amiral DE CUVERVILLE. — Je proteste, non pas contre le fait, mais contre sa généralisation. Un criminel ne rend pas tout le monde coupable!

M. LE RAPPORTEUR. — C'est une façon de faire dévier le débat. Je n'ai pas généralisé dans le sens que vous indiquez. Je n'ai jamais prétendu que la marine, dans son ensemble, fût coupable.

M. HALGAN. — Vous l'avez dit.

*Plusieurs sénateurs à gauche.* — Non, il ne l'a pas dit.

[1] Il est avéré que les observations de quelque gravité qui ont pu être formulées par des officiers du commissariat, à l'occasion de leur surveillance administrative, ont presque toujours été soit arrêtées par leurs chefs immédiats qui ne voulaient pas compromettre leurs relations avec le préfet maritime ou avec un chef de service, soit par les préfets maritimes eux-mêmes qui voulaient toujours arranger l'affaire et privaient ainsi le ministre de renseignements du plus haut intérêt sur la marche de son administration.

Digitized by Google

M. LE RAPPORTEUR. — Je n'ai rien dit de pareil; j'ai rappelé des paroles prononcées à la Chambre, et qui n'ont provoqué aucune protestation.

M. l'amiral DE CUVERVILLE. — Vous avez dit qu'on avait volé à pleines mains dans la marine.

M. LE RAPPORTEUR. — Je le répète.....

M. l'amiral DE CUVERVILLE, *montrant M. Châtelain, directeur du contrôle, commissaire du gouvernement.* — Le responsable, le voilà! (*Vives protestations à gauche. — Très bien! très bien! à droite.*)[1]

M. MILLIÈS-LACROIX *et plusieurs sénateurs à gauche.* — C'est intolérable!

M. CHATELAIN, *commissaire du gouvernement.* — Je l'ai dit, parce que c'est la vérité.

M. LE RAPPORTEUR. — J'ai cité un fait historique.

M. HALGAN. — Vous l'avez généralisé! (*Rumeurs à gauche.*)

M. LE PRÉSIDENT. — Il n'y a pas à interrompre, Monsieur Halgan; d'autant plus que, dans les paroles de l'orateur, il n'y a aucune personnalité.

M. LE RAPPORTEUR. — J'ai cité un fait historique, et je le corrobore à l'instant, puisqu'on m'y force, par une preuve historique qui, celle-là, échappera, je l'espère, à toute réplique.

Je dis que, comme fin dernière de cette expérience lamentable de neuf ans, les Chambres de la monarchie de Juillet durent voter un crédit extraordinaire de 93 millions pour couvrir les déficits de même somme dans le budget de la marine. Mais, en même temps, elles condamnèrent le système qui avait remis le contrôle aux mains du commissariat, et elles provoquèrent l'ordonnance réparatrice du 14 juin 1844, qui rétablit l'ancienne inspection permanente, en lui restituant son indépendance à l'égard du préfet maritime. (*Très bien! très bien! à gauche.*)

Messieurs, on croit échapper à ces souvenirs et aux réflexions qui en naissent, en nous objectant qu'on donne au ministre de la marine la faculté de s'éclairer sur son administration au moyen d'un contrôle mobile, ou, comme on dit, en essayant de grandir la chose par le mot, au moyen d'un contrôle supérieur mobile, en d'autres termes, au moyen de missions temporaires, qu'il dépendra du ministre de faire aussi fréquentes et aussi approfondies qu'il lui plaira.

Nous sommes des partisans déterminés du contrôle mobile. Nous croyons qu'il est appelé à rendre les plus grands services, soit qu'il supplée l'inspection permanente partout où ce mode de contrôle n'a pas de représentant à demeure, soit qu'il ait à étudier sur place des questions particulièrement intéressantes et graves.

Nous avons aussi la conviction qu'il perfectionnera les procédés d'investigation actuellement usités dans les arsenaux, en les comparant de port à port et en tirant de ces rapprochements des inductions précieuses pour uniformiser la doctrine ou pour généraliser les méthodes reconnues les plus efficaces.

[1] Ce passage de la discussion confirme ce que nous venons de dire à la page précédente. Par crainte du scandale on fait le silence sur tous les abus et peu à peu le desordre grandit jusqu'au jour où il éclate dans quelque lamentable affaire qui compromet gravement l'administration de la marine dans l'opinion publique.

Digitized by Google

Mais, Messieurs, nous nions résolument que l'inspection mobile puisse être substituée comme organisation à l'inspection permanente. Car, passagère, comme son nom l'indique, il lui manquera toujours la vertu essentielle de l'inspection permanente, celle de pouvoir constater l'erreur qui se commet ou prévenir la faute qui va se commettre. (*Très bien!*)

Or, sans cette vertu, le contrôle de la marine perd la plus grande partie de son utilité et, de quelque apparât qu'il s'entoure, de quelque nom plus ou moins ambitieux qu'il s'appelle, il sera presque de nul effet pour protéger l'intérêt financier de l'État contre les abus inévitables des services dépensiers.

Oui, Messieurs, nous l'accordons, l'inspection mobile constatera les faits accomplis, elle relèvera les fautes commises. Mais les relever n'est pas les réparer, et c'est une triste consolation qu'on ménage au ministre de la marine ainsi qu'au Parlement de leur faire espérer qu'un contrôle *a posteriori* leur révélera des fautes devenues irréparables.

Messieurs, cela n'est même pas exact; c'est là une espérance chimérique dans sa donnée générale. Car elle sous-entend, tout à fait à tort, que les fautes laissent toujours après elles, dans les pièces relatives aux faits à constater, des traces perceptibles. Or, il n'en est rien dans beaucoup de cas. Il n'en est rien, par exemple, dans l'application de la matière et de la main-d'œuvre aux travaux; il n'en est rien dans les recettes de fournitures, dès que la commission des recettes a sanctionné les livraisons. Qui donc, si ce n'est l'inspection permanente, certifiera au ministre de la marine que les salaires payés étaient bien des salaires dus, ou que les feuilles d'ouvrage ne contiennent que des indications conformes à la réalité des faits? L'inspection mobile aura beau tourner et retourner carnets et casernets; elle aura beau parcourir les feuilles d'ouvrage de la première ligne à la dernière, elle n'y verra que ce que les surveillants techniques y auront consigné, et si les pièces ne concordent pas avec la réalité des choses, rien ne révélera à l'inspection mobile le défaut de concordance.

Si vous en doutez, Messieurs, lisez dans le rapport l'exemple tiré du marché Fenouil, et, si vous n'êtes pas persuadés, poussez plus loin votre lecture, et méditez l'histoire du marché relatif à la transformation de notre vieux cuirassé le *Redoutable*. Vous y verrez que la fraude la plus éhontée s'est donné libre carrière et que le scandale de l'impunité se serait doublé du scandale du silence, si l'inspection permanente, témoin des faits, n'avait élevé la voix pour dénoncer à l'autorité maritime des actes délictueux, qui ne ressortaient nullement des pièces administratives ou comptables. (*Très bien! très bien!*)

Messieurs, on nous oppose encore comme un argument triomphant que l'inspection mobile est le seul mode de contrôle en usage dans les trois ministères de la guerre, des finances et des colonies, et l'on en conclut par analogie qu'il devait en être de même au ministère de la marine.

Mais, n'est-ce pas braver les règles les plus élémentaires du raisonnement philosophique qu'on appelle l'analogie que de rapprocher des organisations si dissemblables? N'est-ce pas se tromper de la façon la plus grossière que de comparer, d'une part, le contrôle de l'inspecteur des finances, qui ne s'exerce guère que sur deux sortes d'opérations, des recettes d'impôts et



Digitized by Google

des mandatements de dépenses, dont les pièces justificatives ne quittent pas le bureau de l'employé, se suffisent à elles-mêmes et se jugent d'après leur seule conformité avec des tarifs légaux ou avec des crédits ouverts, et, d'autre part, le contrôle de l'inspecteur de la marine, qui travaille sur une foule d'opérations les plus variées, les plus délicates, préparation et exécution des marchés, achats sur factures, recettes de fournitures, transformation de matières, appels et contre-appels d'ouvriers, revues d'effectif, toutes choses dont les éléments ne peuvent être appréciés avec certitude que si elles sont vérifiées au moment même de l'opération. (*Très bien! très bien!*)

Si le ministère de la guerre se contente d'une inspection mobile, qui ne sait, Messieurs, que les liquidations de ses quatre cents ordonnateurs et sous-ordonnateurs, au lieu de se consommer localement, comme les liquidations des ordonnateurs de la marine dans les ports, ont un caractère provisoire et sont soigneusement revisées au centre même du département, par la direction du contrôle, avant d'être rendues définitives?

Ajouterai-je, pour expliquer la préférence donnée par la guerre et les finances à l'inspection mobile sur l'inspection permanente, que les opérations administratives à vérifier dans ces deux Départements ministériels, s'exécutent dans des centaines de localités et ne se prêtent pas à la revision continue d'un petit nombre de fonctionnaires, à la différence des opérations administratives de la marine, qui sont concentrées dans cinq ports et dans trois établissements hors des ports?

Quant au ministère des colonies, où d'ailleurs, pour le dire en passant, la même multiplicité et le même éparpillement des centres administratifs donnent lieu aux mêmes réflexions, il a prouvé l'estime qu'il fait de l'inspection permanente, en l'installant dans nos deux possessions coloniales les plus importantes : l'Indo-Chine et Madagascar. Messieurs, j'aurai assurément l'assentiment au moins tacite de la commission des finances, si j'exprime à cette tribune le regret, regret qui est de circonstance, que le ministre des colonies n'ait pas étendu la mesure de l'inspection permanente à nos autres possessions, au Congo, par exemple. Il aurait évité ainsi au Parlement l'émotion pénible, grosse de doutes et de déceptions, que nous avons tous éprouvée quand on nous a apporté dernièrement, dans un cahier de crédits supplémentaires, au titre de la colonie du Congo et à l'occasion de l'expédition Marchand, qui semblait être là comme un trompe-l'œil, une carte supplémentaire à payer de 2 à 3 millions, liquidée sans vérification et transmise à votre commission des finances sans aucune pièce justificative. (*Approbations à gauche.*)

M. l'amiral DE CUVERVILLE. — Nous sommes absolument du même avis!

M. LE RAPPORTEUR. — Loin de moi la pensée de vouloir jeter la moindre défaveur sur l'honnêteté de notre administration coloniale; mais on conviendra que le moment serait bien mal choisi pour rabaisser les services de l'inspection permanente au profit d'une inspection mobile, réduite, comme l'a été votre commission des finances elle-même, à gémir sur des dépenses inattendues, tout en se déclarant incapable de les contrôler. (*Très bien! très bien! sur plusieurs bancs à gauche.*)

Voilà pourtant, Messieurs, les analogies qu'on ose invoquer contre

Digitized by Google

l'inspection permanente. Mais que n'ose-t-on pas quand l'esprit de parti s'en mêle?

Le patriotisme lui-même est mis à contribution contre cette institution [1]. On l'accuse d'énerver l'autorité du préfet maritime et, suivant le mot consacré, de faire échec au commandement. De ce que les décrets lui prescrivent de requérir au besoin du préfet maritime l'observation des lois, ordonnances et règlements, de ce qu'ils lui confèrent à cette fin une indépendance absolue, sans laquelle leurs prescriptions mêmes deviendraient illusoires, on infère que cette institution porte atteinte au prestige du commandement.

On va jusqu'à soutenir qu'elle l'annihile, et l'on s'apitoie sur le sort de ce pauvre préfet maritime, obligé de respecter la loi, sous peine d'entendre s'élever à côté de lui une respectueuse remontrance. (*Sourires à gauche.*)

Messieurs, nous sommes des législateurs, et nous avons autre chose à faire, d'autres devoirs à remplir que de nous arrêter à cette objection.

Nous avons à rappeler au préfet maritime qu'il réunit en soi deux personnages, et que s'il est le commandant des forces armées, il est avant tout et surtout administrateur. Or, le droit de réquisition s'adresse à l'administrateur et non pas au commandant. Il se peut — je suis loin de dire qu'il en ait été ainsi — que le prestige du commandant ait à souffrir des fautes volontaires et répétées de l'administrateur. Dans ce cas, le commandant n'a de reproches à faire qu'à l'administrateur. (*Sourires.*)

Nous savons bien que la prétention des préfets maritimes a été, de tout temps, de concentrer entre leurs mains tous les pouvoirs du port et de ne vouloir à côté d'eux que des fonctionnaires subordonnés.

« C'est leur faire injure, écrivait à ce propos un préfet maritime du second Empire, l'amiral Lugeol, de penser qu'ils peuvent violer les lois sans des motifs graves dont ils doivent compte au ministre de la marine seul. »

Messieurs, cette théorie a bien pu être celle d'un préfet maritime de l'Empire; elle ne saurait être la théorie d'un préfet maritime de la République. (*Très bien! très bien! à gauche.*)

Il n'est en République, qu'une autorité souveraine : la loi.

Les plumes blanches du préfet maritime, comme celles du général commandant un corps d'armée, sont tenues de s'incliner devant elle. Ni le ministre de la marine, ni le ministre de la guerre n'ont qualité pour délier qui que ce soit de cette obligation, quelques comptes qu'on puisse leur rendre. Ils ne peuvent que rappeler les délinquants à l'observation des prescriptions légales.

Le ministre de la marine a précisément pour organe de ce rappel l'ins-

[1] Cette partie du discours de M. Combes était de nature à produire sur l'esprit des sénateurs une impression profonde. Il n'a rien exagéré. Chez des amiraux pleins d'honneur et de dévouement à la chose publique, l'exercice habituel du pouvoir absolu et incontesté, crée un état mental tout particulier qui les conduit à transporter du domaine militaire dans le domaine de l'administration une intransigeance extraordinaire. Quiconque se permet une critique des actes du préfet maritime ou de l'application qui en a été faite nuit à l'autorité, au prestige du commandement! L'obéissance silencieuse serait donc le régime idéal de nos arsenaux.

Digitized by Google

pection permanente à laquelle il donne, dans ce but, une délégation spéciale; si bien qu'à considérer les choses en soi, c'est vous, Monsieur le Ministre de la marine, qui devez vous sentir personnellement atteint, si un préfet maritime vient à regimber contre ce rappel réglementaire.

(*M. le ministre de la marine fait un geste d'assentiment.*)

Mais il y a mieux à dire encore.

Comment ces rappels pourraient-ils affaiblir l'autorité morale des préfets maritimes, alors qu'ils sont de simples avis, tout au plus des conseils; alors que le préfet maritime est libre de les accueillir ou de les repousser; alors qu'il garde, quoi qu'il fasse, l'entière responsabilité de sa décision?

Il est vrai que les observations de l'inspection, qui n'ont pas eu l'heur de plaire au préfet maritime, sont transmises au ministre de la marine. Et c'est probablement là ce qui offusque certains adversaires du projet de loi. Il leur déplaît de songer que le ministre de la marine sera instruit, jour par jour, des fautes et des irrégularités commises dans l'arsenal. Qu'on l'avoue donc, mais qu'on s'épargne la peine de chercher à nous donner le change sur la nature vraie des observations de l'inspection. (*Très bien! très bien! à gauche.*)

Ces observations ont si bien le caractère de simples avis, que, même les directeurs et les chefs de service peuvent se dispenser d'y déférer, s'ils estiment que l'inspecteur s'est trompé. Alors l'affaire est portée devant le préfet maritime. Et celui-ci prononce dans l'immense majorité des cas, le ministre de la marine n'étant saisi que très exceptionnellement par l'inspection.

Ainsi, Messieurs, pas plus à l'égard du préfet maritime qu'à l'égard des chefs de service, l'inspecteur n'arrête et n'a le droit d'arrêter aucune opération.

Après ces éclaircissements, ai-je besoin d'insister pour disculper l'inspection permanente des autres griefs, des autres désordres qu'on lui impute. Car on la tient pour une source de désordre; on l'accuse de désorganiser l'arsenal. Non seulement elle fait échec au commandement; non seulement elle opprime les services; non seulement elles suscite des froissements entre les personnes; non seulement elle allume des conflits entre les fonctions, mais, pour couronner son œuvre, elle confond et déplace les responsabilités, elle les transporte de l'administrateur à l'inspecteur. L'administrateur n'ose agir par crainte de l'inspecteur et, de son côté, l'inspecteur n'agit pas parce que les règlements le lui interdisent. Ainsi l'arsenal se trouve condamné à l'immobilité.

Je suis bien certain, Messieurs, que personne n'apportera de telles allégations à la tribune du Sénat, mais la Chambre des députés les a entendues. Elle a entendu un ancien officier de marine décrire comment les inspecteurs en chef de nos ports empêchent nos préfets maritimes de bouger. C'est, paraît-il, de la même façon que les colonels de l'empire empêchaient les soldats de voter. « Tous ceux, disait le colonel, qui voudront voter « oui » mettront leur bulletin dans le casque du lieutenant-colonel; tous ceux qui voudront voter « non » mettront leur bulletin dans mon casque; mais malheur à qui le touchera! » (*Rires à gauche.*)

M. Halgan. — On dit cela aux électeurs maintenant!

Digitized by Google

M. LE RAPPORTEUR. — Et voilà comment, d'après l'orateur, l'inspecteur en chef, s'arrogeant les pouvoirs d'un colonel, force à l'inaction le préfet maritime réduit au rôle d'un simple soldat.....

M. le comte DE GOULAINE. — C'est une jolie légende.

M. LE RAPPORTEUR. — Vous jugez si la Chambre des députés a dû être ahurie devant cette image extraordinaire.

Comme si son ahurissement n'était pas complet, il lui a fallu entendre un amiral, ancien préfet maritime, et, qui plus est, ancien ministre de la marine, évoquer à la tribune le fantôme de la franc-maçonnerie (*Nouveaux rires sur les mêmes bancs*) qu'il a incarné dans l'inspection permanente, le montrant tout prêt à saisir l'administration de la marine dans ses redoutables mains.

Messieurs, vous ne me pardonneriez pas de prendre au sérieux ces figures de rhétorique. Je ne les ai citées ici que pour vous faire voir et montrer à l'opinion du dehors à quels pitoyables arguments on a recours, afin de discréditer une institution gênante, mais gênante pour ceux-là seulement qui ne voudraient admettre d'autre règle que leur bon plaisir. (*Applaudissements à gauche.*)

Quant à ceux d'entre vous, — et c'est certainement l'unanimité du Sénat, — qui pensent que, dans notre pays démocratique et sous notre régime républicain, aucun administrateur, quelque éminent qu'il soit, aucun fonctionnaire dans l'ordre civil ou militaire, quelque constellé de décorations qu'il puisse être, ne peut avoir la prétention d'être au-dessus des lois..... (*Très bien! sur quelques bancs à gauche*), ils jugeront l'inspection permanente d'après les traits qui lui sont propres, et non d'après ceux que ses ennemis lui prêtent. Pour peu qu'ils l'étudient avec impartialité dans les articles du projet de loi, ils la verront telle qu'elle est et telle qu'elle doit être, sentinelle de la loi, suivant le mot de l'amiral Truguet, conseillère attitrée des autres services, gardienne vigilante des règles administratives et financières qui sont la sauvegarde du Trésor public. (*Très bien! très bien!*)

Dans ce grave débat, les considérations personnelles ne doivent compter pour rien. C'est l'intérêt seul du pays qui doit nous occuper. Depuis trente ans, ce malheureux pays se saigne aux quatre membres, avec une résignation patriotique, pour développer ses moyens de défense et soutenir son rang dans le monde.

Il pouvait espérer d'abord qu'une alliance puissante et peut-être aussi le progrès de la raison publique en Europe amèneraient quelques changements de nature à diminuer ces charges accablantes, mais les années succèdent aux années, et la même fatalité inexorable pèse toujours sur lui. Il ne peut même pas se dire que le fardeau qu'il supporte et qui est si lourd à ses épaules, dans les années d'abondance, s'allège du moins un peu dans les années de disette. Cette faible consolation lui est aussi refusée.

Qu'un soleil bienfaisant ait fecondé son labeur ou qu'un vent desséchant ait soufflé sur ses récoltes, il doit subir la même nécessité dans toute sa rigueur et verser uniformément, pour les armées de terre et de mer, l'effrayant tribut annuel d'un milliard. C'est bien le moins que nous, ses représentants attristés, nous lui donnions, par nos lois, la garantie certaine

Digitized by Google

d'une administration régulière et d'un bon emploi de ce milliard, en échange de ses privations et de ses sacrifices. (*Vifs applaudissements à gauche et sur certains bancs au centre.*) . . .

M. LE PROVOST DE LAUNAY. — Vous le saignez aussi pour autre chose, pour votre politique néfaste. (*Bruit.*)

M. LE PRÉSIDENT. — Vous n'avez pas la parole, monsieur Le Provost de Launay.

M. LE PROVOST DE LAUNAY. — Je la prends.

M. LE PRÉSIDENT. — Non, vous ne la prendrez pas; vous ne voulez pas m'obliger à vous rappeler à l'ordre ?

*Un sénateur à gauche.* — C'est au nom de l'Empire que vous protestez ?

M. LE PRÉSIDENT. — La parole est à M. l'amiral de Cuverville.

M. l'amiral DE CUVERVILLE. — Messieurs, sur un grand nombre de points du discours que vous venez d'entendre, nous sommes d'accord; nous avons essayé de condenser en quelques pages que, je l'espère, chacun de vous aura bien voulu lire, les motifs qui plaident en faveur du contre-projet que nous avons déposé.

Après la lecture attentive du long rapport qui vous a été adressé par M. le rapporteur du projet ministériel, lecture que je n'ai pas achevée sans un certain sentiment de tristesse; après le discours que je viens d'entendre, je ne vois rien, absolument rien qui soit de nature à infirmer les principes que nous avons posés, dans notre exposé des motifs, comme pouvant seuls, à notre avis, constituer un contrôle administratif sérieux, réellement efficace et ne présentant pas les graves inconvénients du projet ministériel.

Messieurs, au cours de son rapport et pour infirmer le contre-projet au bas duquel j'ai mis mon nom, M. Combes a parlé de mes opinions successives en ce qui concerne le contrôle.

Le moment est venu de m'expliquer sur ce point :

Le 21 septembre 1894, j'étais préfet maritime à Cherbourg et, en présentant à messieurs les membres de la délégation de la commission extra-parlementaire les chefs de service du port, je m'exprimais ainsi :

« Je suis heureux, Messieurs, en vous présentant M. l'inspecteur en chef Prigent, de vous dire que non seulement nos relations sont des plus cordiales, mais encore que je considère M. l'inspecteur en chef comme un auxiliaire précieux pour le commandement[1]. . . . . .

« Pour moi, l'inspection permanente a sa raison d'être; il est préférable de prévenir les erreurs plutôt que d'avoir à les réparer et le contrôle est nécessaire dans tous les services. Je doute qu'une inspection mobile puisse contrôler efficacement l'administration des ports ainsi que le fait l'inspection

[1] Auxiliaire du commandement ! Cette expression peint fidèlement l'état d'âme de M. le vice-amiral de Cuverville, l'honorable officier général, a de la supériorité du commandement une idée si haute, si absolue que son esprit se refuse à voir dans le contrôle le contrepoids de l'autorité du préfet maritime : il veut, à toute force, le considérer comme un des rouages de la machine dont le préfet seul a la direction. On aperçoit tout de suite, combien il importait que la loi vînt solennellement affirmer la situation indépendante du contrôle.

Digitized by Google

permanente; mais il convient de reconnaître que, pour ces fonctions délicates, qui exigent beaucoup de tact et de mesure, l'institution vaut surtout ce que valent les hommes qui l'appliquent. » (*Très bien! à droite.*)

Et bien, Messieurs, j'aurais à déposer aujourd'hui, que je ne déposerais pas autrement. Je suis toujours un partisan résolu du contrôle, du contrôle permanent.

En relatant ma déposition dans son rapport, M. Combes a omis de vous dire que cette déposition avait été complétée, — et nos collègues qui ont fait partie de la commission extraparlementaire de la marine et qui sont ici présents, doivent s'en souvenir, — par un exposé succinct des réformes que je souhaitais de voir introduire dans l'administration de la marine, non pas seulement dans l'administration des arsenaux, mais aussi dans l'administration centrale. Il y avait, dans mon exposé, tout un plan d'ensemble et les appréciations que j'émettais, en ce qui concerne l'inspection permanente, faisaient partie d'un tout.

Lorsque M. le rapporteur a voulu faire état de mes opinions successives, il aurait dû se souvenir que la situation de 1894 n'était pas celle qui se présente aujourd'hui.

Et en effet, Messieurs, le décret du 25 août 1900 a conféré aux directions de travaux leur autonomie, et la surveillance administrative et de contrôle que le commissariat exerçait à leur égard a complètement cessé à partir du 1er janvier 1901. On a donné aux directeurs des travaux ce que l'on appelle l'autonomie, la liquidation de leurs dépenses et aussi, naturellement, et comme corollaire, on leur a donné la responsabilité.

Est-ce à dire que les directeurs des travaux vont désormais se trouver indépendants du préfet maritime? Est-ce à dire que l'unité de direction qui est indispensable dans un arsenal va cesser? Messieurs, l'arsenal militaire est en même temps une seule et même usine. Les directions des travaux ne sont que les principaux ateliers de cette usine. Dans cet arsenal on fabrique de toutes pièces le bâtiment de guerre, on l'arme, on le mobilise, on le répare et c'est en vue du bâtiment de guerre qu'est créé l'arsenal. Par conséquent, dans ces conditions, tous les chefs de service ne sont-ils pas, de toute nécessité, sous la direction et l'autorité d'un chef unique, et chacun d'eux, dans sa spécialité, ne doit-il pas lui apporter sur ce point sa part du plus entier concours? Poser ainsi la question c'est la résoudre. (*Très bien! très bien! à droite.*)

Messieurs, si le préfet maritime, ainsi que le déclare une décision présidentielle du 1er mars 1901, est le délégué du ministre, — c'est bien là, Monsieur le Ministre, l'expression que vous avez employée, — son principal devoir, n'est-il pas de surveiller d'une façon attentive l'emploi des deniers publics, de s'assurer que les dotations budgétaires du port ne sont jamais dépassées, de se rendre compte, par conséquent, en quelque sorte jour par jour, de la marche des dépenses et de leur utilisation?

Eh bien, Messieurs, si c'est là, — et je crois que personne dans cette enceinte ne contestera que c'est bien là le devoir du préfet maritime, — quels sont les moyens d'action qu'on a laissés à sa disposition? Aucun. Je dis aucun, parce que, si les circulaires ministérielles qui ont été envoyées aux ports dans ces derniers temps recommandent au contrôle permanent,

Digitized by Google

sauf impossibilité dont il doit rendre compte, de répondre à l'appel du préfet maritime, il n'en a pas toujours été ainsi et vous allez en juger.

Le 14 mars 1899, une dépêche envoyée en communication au préfet maritime et qui était — retenez bien ceci — timbrée de la direction du contrôle, était ainsi conçue :

« Paris, le 14 mars 1899 (Direction du Contrôle).

« *Au sujet d'une annotation sur le rapport annuel de l'inspection locale.*

« Monsieur le vice-amiral,

« Au nombre des observations que vous avez consignées sur le fascicule du rapport de l'inspection locale : Détail des subsistances, pour l'année 1898, se trouve celle-ci :

« Je suis surpris, dites-vous, qu'au cours de l'année 1898, M. l'inspecteur près le détail des subsistances n'ait pas procédé, au moins une fois, à une vérification de la caisse et des écritures du personnel ouvrier.

« Cette réflexion, qui est en somme une appréciation, semblerait dénoter de votre part une conception erronée de la situation même du chef de l'inspection locale qui a seul la direction du service de contrôle, sous l'autorité exclusive du ministre.

« C'est le principe qui domine toute l'économie du décret organique du 12 janvier 1853 sur l'inspection des services administratifs de la marine, principe énoncé, d'ailleurs, en termes formels dans l'article 5 de cet acte.

« J'ai l'honneur de vous transmettre une ampliation de la dépêche que j'adresse à cette occasion à l'inspecteur en chef.

« E. Lockroy. »

Et dans cette dépêche à l'inspecteur en chef, on lit :

« Il n'a pas dû vous échapper, lorsque vous avez reçu le rapport des mains du préfet maritime, que cette annotation laisse supposer, de la part de son auteur, que les préfets ont le droit de s'immiscer, d'une manière quelconque, dans la direction du contrôle local, qui vous appartient en propre et exclusivement..... J'ai lieu de m'étonner que vous ayez laissé passer cette annotation sans consigner votre avis, soit sur le rapport lui-même, soit dans la lettre d'envoi de ce document au ministre..... »

Voici donc, Messieurs, un préfet maritime blâmé[1], parce que, par une note écrite de sa main, il exprime son regret que, dans le cours d'une année, l'inspection des services administratifs n'ait pas fait une seule visite, une seule enquête, un seul contrôle dans un service important. En d'autres temps, cette circulaire aurait été rédigée dans le cabinet même du ministre; de plus, comme c'était un blâme infligé à un préfet maritime, la dépêche eût été confidentielle. Mais des mœurs nouvelles se sont introduites au ministère de la marine.....

[1] S'il était permis au préfet maritime de critiquer la façon dont le chef du contrôle résident distribue son service, le contrôle ne serait plus indépendant.

Digitized by Google

M. Fruchier. — Heureusement!

M. l'amiral de Cuverville. — Non seulement la dépêche n'a pas été confidentielle, mais elle a été imprimée dans le *Bulletin officiel*.

Quelle que soit, Messieurs, votre opinion, vous conviendrez que si vous ne voulez pas priver le préfet maritime de la possibilité absolue de suivre la marche et l'emploi de ses dotations, il est nécessaire de mettre à sa disposition un service de contrôle et de surveillance quelconque et, si c'est le contrôle permanent qui doit l'assister, il faut inscrire dans la loi que le contrôle permanent devra répondre à l'appel du préfet maritime. (*Très bien! à droite.*)

Pour justifier l'indépendance du contrôle permanent vis-à-vis du préfet maritime, on a invoqué bien des raisons. On a présenté les pouvoirs du préfet comme étant des pouvoirs exorbitants; on a prétendu que le préfet pouvait en quelque sorte tout se permettre dans l'étendue de sa préfecture maritime. Il n'en est rien; nous l'avons indiqué du reste dans l'exposé des motifs de notre contre-projet; nous avons montré comment les pouvoirs du préfet maritime étaient étroitement limités par les ordres directs du ministre et par un ensemble de mesures minutieuses laissant peu d'initiative aux autorités locales.

Prenons, par exemple, les pouvoirs administratifs du préfet maritime : le préfet maritime n'est ordonnateur ni des dépenses en deniers, ni des dépenses en matières. Quant aux travaux, il ne peut autoriser, sans en référer au ministre, que ceux dont l'importance ne dépassera pas 1500 francs[1].

Il approuve les marchés passés par adjudication publique, mais les cahiers des charges doivent avoir reçu, au préalable, la sanction du ministre. Il n'a pas à approuver les marchés de gré à gré. Il statue, mais en premier ressort seulement, sur les questions relatives à l'exécution des marchés de toutes sortes. Il autorise les cessions de matériel, mais en cas d'urgence seulement et sauf à rendre compte au ministre. En réalité, sa principale fonction est de servir d'intermédiaire entre le chef du Département et les chefs de service, et de tenir la main à ce que les volontés du ministre soient exécutées en temps et lieu.

Voilà, Messieurs, pour ce qui concerne la partie administrative des fonctions du préfet maritime.

Quant au côté militaire, quels sont ses pouvoirs? Il ne faut pas nous le dissimuler, Messieurs, en temps de guerre le préfet maritime sera responsable vis-à-vis du pays de la garde de son arsenal. (*Très bien! très bien! à droite.*) Si l'arsenal est attaqué et enlevé ou détruit par surprise, le préfet maritime sera en cause; l'initiative de proposer toutes les mesures jugées nécessaires à la défense doit donc lui appartenir, et c'est à quoi se limite son intervention.

[1] Le contrôle doit précisément veiller à ce que le préfet maritime n'autorise pas des travaux en dehors des cas où il est dûment autorisé. Le contrôle intervient toutes les fois qu'une décision du préfet maritime ne se meut pas dans les limites tracées par le règlement.

Digitized by Google

Pendant près de trois années, je me suis appliqué à étudier la défense du port de Cherbourg et à proposer les moyens de prévenir la possibilité d'un débarquement sur les côtes du Cotentin; je suis venu à Paris nombre de fois; j'ai réuni souvent la commission de défense; j'ai fait tous les efforts imaginables pour obtenir quelque résultat. Il fallait, je crois, 8 millions pour assurer la défense de Cherbourg à l'aide de forts détachés, l'enceinte actuelle étant insuffisante. Ces millions, nous ne les avons pas obtenus et, à l'heure actuelle, Cherbourg se trouve encore exactement dans l'état où il était en 1894.

M. Cabart-Danneville. — Parfaitement!

M. l'amiral de Cuverville. — Ne comprend-on pas que tout est modifié dans les moyens d'attaque et de défense et que les préfets maritimes, comme les commandants en chef qui sont sur la frontière, assument sur eux une énorme responsabilité? Ne comprend-on pas qu'au lieu d'affaiblir leur initiative, il faut, au contraire, la développer?

Soyez-en bien convaincus : ce n'est pas par l'initiative que pèchent les préfets maritimes, c'est plutôt par absence d'initiative. Et, lorsque vous voudrez lire *in extenso* les rapports de M. Ducos, que l'on cite si souvent, mais dont on ne donne que des extraits, pour les besoins de la cause, vous constaterez que M. Ducos reprochait aux préfets maritimes de ne pas prendre suffisamment d'initiative. Aussi, lorsque j'ai eu l'honneur d'être chef d'état-major général, j'ai demandé à M. Lockroy de développer, par tous les moyens possibles, l'initiative de ces officiers généraux; pendant la durée de mes fonctions, j'ai fait tout ce qui a dépendu de moi pour renforcer leur autorité, et pour apporter un peu de décentralisation dans l'administration de la marine[1]. (*Très bien! très bien! à droite.*)

L'initiative des préfets ayant pour corollaire leur responsabilité, si cette responsabilité doit être effective, on ne saurait leur refuser les moyens de la couvrir. Nous sommes donc partisans du contrôle, et du contrôle permanent.

Je viens de vous montrer que la situation actuelle laissait les préfets complètement à découvert; un préfet maritime, à l'heure présente, n'a plus aucun moyen de couvrir sa responsabilité au point de vue de la surveillance des actes administratifs des directeurs de travaux. Dans ces conditions, le contrôle, tel que le projet le conçoit, peut-il lui venir en aide; est-il organisé, est-il armé d'une façon suffisante pour pouvoir garantir que les opérations administratives de l'arsenal sont convenablement effectuées? Eh bien, non! le contrôle permanent actuel n'est pas suffisamment armé pour cela; lisez les rapports de la commission extraparlementaire et vous verrez, à toutes les pages, des dépositions par lesquelles le contrôle reconnait lui-même l'impossibilité, pour lui, de tout voir, de tout surveiller. Il ne procède que par épreuves, c'est-à-dire qu'il prend un certain nombre de pièces; — sur cent, il en prendra dix, par exemple, — mais il ne pourra

[1] Quand la loi aura consacré l'organisation du contrôle permanent et indépendant le ministre pourra, plus largement qu'aujourd'hui, décentraliser l'administration de la marine, puisqu'il aura, dans chaque port, un organe chargé de garantir sa responsabilité.

Digitized by Google

relever les irrégularités qui pourraient se trouver dans les quatre-vingt-dix autres.

Donc, le contrôle permanent actuel, qui pourrait et devrait avoir une action salutaire comme mesure préventive, n'est pas en ce moment suffisamment organisé pour que les liquidations, par exemple, soient complètement revues, que l'on ait la certitude que les liquidations, faites par les directions de travaux, sont indemnes de toute irrégularité et que les dotations ne sont pas dépassées. Or, ce contrôle permanent est maintenu tel quel dans le projet ministériel.

Envisageons maintenant la question des rapports entre le contrôle permanent et le préfet maritime : M. l'inspecteur en chef Prigent, pour lequel M. Combes a été si dur dans son rapport, a fait devant la commission d'enquête extraparlementaire une déposition qui ne lui a jamais été pardonnée.

Cette déposition, la voici :

« A moins, disait M. Prigent, de rencontrer dans chaque port un préfet maritime et un inspecteur en chef pouvant s'accorder sur presque tout, il est presque impossible qu'il ne surgisse pas à tout instant des difficultés et des conflits. Eh bien, ajoutait-il, une institution qui ne peut reposer que sur la bonne entente de deux personnalités qui peuvent être conduites à ces situations par le hasard des événements, n'est pas une institution présentant toutes garanties... »

Au cours de son enquête, M. le président Bouchard faisait de son côté cette constatation :

« L'inspection préventive va très bien quand l'inspecteur en chef et le préfet maritime sont d'accord; quand il y a des tiraillements, cela ne va plus du tout; on traite les affaires par correspondance; on est obligé d'en référer au ministre, et les faits sont accomplis, consommés depuis longtemps, quand l'affaire avec l'inspection est résolue. »

Je suis obligé de vous dire, Messieurs, que c'est la vérité même : le travail de l'inspecteur et le travail du préfet doivent être faits en concordance; c'est précisément le préfet qui, tout le premier, sent le besoin et la nécessité du contrôle; par conséquent son intérêt et sa responsabilité sont engagés à ce que le contrôle marche et, dans ces conditions, il est indispensable qu'il y ait entre ces deux services une entente complète et absolue[1].

Mes relations avec M. l'inspecteur en chef des services administratifs au port de Cherbourg étaient, je viens de vous le dire, des plus cordiales et, je le déclare, je tiens M. l'inspecteur en chef Prigent en très haute estime, et cependant, dans une circonstance, futile en apparence, mais envenimée par des influences extérieures, un conflit grave fut sur le point d'éclater entre nous. Au port de Cherbourg, une harmonie parfaite, à laquelle la

[1] La courtoisie est une qualité appréciable; elle n'est pas indispensable pour que le contrôle résident puisse accomplir pleinement sa tâche : il suffit qu'il y ait attitude correcte, tant du côté des services contrôlés que du côté des contrôleurs. Quand des questions de personnes viennent troubler la marche du service, c'est au ministre qu'il appartient de rechercher et de punir celui qui a manqué aux règles de la correction.

Digitized by Google

délégation extraparlementaire a rendu hommage, existait entre tous les services. On parlait de gaspillages, de dépenses insensées de la marine; mais je crois me rappeler que, dès le début des opérations de la commission d'enquête, j'exprimai à cette commission mon regret de ne pas voir figurer, parmi ses membres, les rapporteurs du budget qui avaient été si durs à l'égard de la marine. J'aurais demandé à ces rapporteurs de profiter de la présence de la délégation au port de Cherbourg pour justifier les critiques dont l'administration de la marine avait été l'objet. Au cours de l'enquête, un journal qu'on appelait, je crois, — M. Cabart-Danneville me rectifiera si je me trompe, — le *Progrès de Cherbourg*, écrivit cette phrase : « Cette délégation vient de dîner à la préfecture maritime, — j'avais, en effet, suivant l'usage, donné un grand dîner à la délégation extraparlementaire; — elle va partir et, désormais, les gaspillages pourront recommencer. »

Voici, Messieurs, ce que je fis : J'écrivis au directeur du journal une lettre officielle ainsi conçue : « Monsieur, j'ai pris connaissance de votre accusation; je profite de la présence de la délégation de la commission extraparlementaire au port de Cherbourg pour lui communiquer votre attaque et, en même temps, pour lui faire connaître la mise en demeure que je vous adresse à l'effet d'établir devant elle la preuve de vos allégations. » (*Très bien! à droite.*)

Inutile de dire qu'il ne prouva rien du tout; j'ajoute que, quelque temps après, le journal en question tombait sous la déconsidération publique et suspendait sa publication. (*Nouvelles marques d'approbation sur les mêmes bancs.*)

Je vous disais que, malgré nos excellentes relations, un fait, important en lui-même, avait failli compromettre la bonne harmonie qui régnait entre nous; voici à quelle occasion : Un jeune inspecteur, nouvellement arrivé au port de Cherbourg, avait été, dans sa correspondance, particulièrement agressif à l'égard des services contrôlés; les directeurs vinrent me trouver pour s'en plaindre, et je profitai du jour où tous les chefs de service étaient réunis en conseil d'administration pour leur demander de vouloir bien, chacun en ce qui les concernait, prendre des mesures pour que, dans la correspondance, on évitât tout ce qui pouvait blesser, froisser, envenimer les relations entre les divers services; me tournant alors vers M. Prigent, je lui dis : « Monsieur l'inspecteur en chef, je compte également sur vous pour entrer dans cette voie. » M. Prigent ne répondit rien; mais, le lendemain, il vint me trouver dans mon cabinet et me dit que j'avais outrepassé mes droits; il me demanda de retirer, devant le conseil d'administration, mon observation de la veille. Je m'y refusai en lui déclarant que j'estimais ne pas avoir outrepassé mes droits; qu'il pouvait d'ailleurs, s'il le jugeait utile, porter la question devant le ministre. L'affaire en resta là.

Si je vous signale ce fait, c'est pour vous montrer que, en définitive, les relations des préfets maritimes et des inspecteurs, même les mieux disposés les uns vis-à-vis des autres, sont toujours particulièrement délicates ; qu'on les place, les uns et les autres, dans une situation très difficile dans certaines circonstances.

Digitized by Google

M. Fruchier. — Alors, il ne faut plus de contrôle?

M. l'amiral de Cuverville. — Aux perspectives de conflits qui peuvent surgir entre le contrôle permanent et les préfets maritimes le remède qu'on propose est fort simple : on compte sur le ministre pour courber sous l'obéissance ces préfets qu'on vous représente impatients de tout contrôle !

Croyez-vous en vérité, Messieurs, qu'en face d'officiers généraux qui ont derrière eux un passé comme celui des préfets maritimes, on puisse user de pareils procédés? Le ministre ne sait-il pas qu'un préfet maritime n'a d'autorité et de force que dans la mesure où il le soutient? Le ministre oublie-t-il que c'est lui qui choisit les préfets maritimes, qu'il est en contact incessant avec eux, non seulement par correspondance, par télégraphe, — aujourd'hui c'est par téléphone. — Oublie-t-il qu'il peut les appeler à Paris? qu'à défaut des inspecteurs généraux, dont on devait la très utile création à à M. Barbey et qu'on a malheureusement supprimés, il peut déléguer un membre du conseil supérieur pour enquêter sur les questions en litige? Oublie-t-il qu'il est tenu jour par jour au courant de tout ce qui se passe dans l'arsenal?

Et c'est par des procédés autoritaires, par des mesures blessantes, c'est en portant atteinte à la considération du préfet maritime que vous allez liquider une situation comme celle-là !

Mais, Monsieur le Ministre, si le préfet maritime manque à ses devoirs, vous avez un moyen bien simple à votre disposition : déplacez-le. (*Très bien! à droite.*)

Messieurs, je me résume. Le préfet maritime est aujourd'hui complètement à découvert. Il ne peut pas s'adresser d'une façon certaine à l'inspection, puisqu'elle peut bien objecter qu'elle a autre chose à faire que de se livrer aux vérifications que le préfet lui demande. Dans tous les cas, l'inspection permanente n'est pas outillée pour exercer une surveillance complète sur tous les services administratifs de l'arsenal. La situation est donc très grave. C'est là ce qui nous frappe, et c'est la raison qui nous a conduits à établir un contre-projet qui, tout en respectant, quoi qu'en dise M. Combes, le principe de l'inspection permanente, établit en même temps un contrôle supérieur mobile à la disposition du ministre de la marine.

Le ministre peut donc envoyer le contrôle mobile dans les arsenaux. Il peut s'enquérir, par l'intermédiaire de ce contrôle supérieur, de tout ce qu'on appelle « les abus de pouvoir des préfets maritimes »; il a donc ainsi le moyen de sauvegarder tout à la fois le respect de la règle et les égards qu'on doit aux préfets maritimes, ainsi que leur autorité vis-à-vis de leurs subordonnés. (*Très bien! à droite.*)

Vous voyez, Messieurs, que le contrôle supérieur, — je l'appelle ainsi parce qu'il a mission, dans notre contre-projet, de surveiller le contrôle local permanent, de s'assurer que son action est réellement efficace, — vous voyez, dis-je, que ce contrôle supérieur mobile est chargé de relever, comme le font les inspecteurs des finances auprès des inspecteurs locaux, toutes les erreurs du contrôle permanent. Est-il donc possible, dans ces conditions, de dire que le contrôle n'existe pas?

Maintenant, Messieurs, comment organisons-nous ce contrôle permanent?

Digitized by Google

On vient de déposséder le commissariat de sa surveillance administrative et de contrôle. Nous proposons de prendre les officiers de ce corps pour en faire des contrôleurs permanents ; il ne s'agit pas, comme le dit M. Combes, de surveillance administrative, mais d'un véritable corps de contrôleurs qui sera secondé par le préfet maritime, surveillé par le contrôle supérieur mobile, et qui, par conséquent, présentera toutes les garanties voulues pour la surveillance effective de toutes les dépenses de l'arsenal.

Et à qui nous adressons-nous ? Au commissariat de la marine que l'on traite si durement. Comment, ce commissariat, dont nous connaissons depuis si longtemps le dévouement, ce commissariat, qui est en quelque sorte la pépinière des contrôleurs, — car, enfin, c'est dans le corps du Commissariat que, jusqu'ici, les inspecteurs actuels se sont recrutés presque en totalité, — comment, dis-je, ce commissariat ne nous inspirerait-il pas toute confiance, alors que son personnel nous donne tous les jours des preuves de son dévouement aux intérêts du pays ? Vous n'admettez pas qu'à l'aide de ce corps on puisse organiser un contrôle sérieux [1] ?

Mais, dites-vous, ce contrôle sera entre les mains du préfet maritime et, par conséquent, il perd toute sa valeur.

Eh bien, et le contrôle supérieur mobile ? vous en faites bien bon marché. Comment ! vous n'admettez pas que, si le contrôle local ne fait pas son devoir, s'il laisse passer des liquidations insuffisamment contrôlées, le contrôle supérieur, venant au nom du ministre inspecter tous les détails de comptabilité, relèvera les défaillances commises ?

Pour moi, Messieurs, je ne doute pas un instant que le contrôle, organisé comme je viens de l'indiquer, ne soit un contrôle réellement efficace. (*Nouvelles marques d'approbation.*) Vous voyez que nos propositions, loin de porter atteinte au contrôle, l'organisent dans des conditions telles que le préfet maritime ne sera pas du moins désarmé dans l'avenir.

Parlons, maintenant, Messieurs, des préfets maritimes. Vous avez eu, Monsieur Combes, en terminant votre rapport, des appréciations bien sévères pour ces officiers généraux.

Je vais les rappeler au Sénat ; ce sera la seule protestation que je me permettrai contre les 288 pages que vous avez consacrées à établir que le préfet maritime était l'ennemi.

M. LE RAPPORTEUR. — Je proteste.

M. MILLIÈS-LACROIX. — C'est exagéré.

M. l'amiral DE CUVERVILLE. — Voici ce que vous avez écrit :

« La prudence la plus élémentaire commande au législateur d'écarter toute organisation qui placerait un fonctionnaire entre son devoir et son intérêt politique et social. »

[1] De 1835 à 1900, le commissariat, avec des fortunes diverses, n'a pas fait autre chose que du contrôle subordonné dans certains de ses détails (approvisionnements et travaux notamment). — On ne sait que trop bien ce qu'on doit penser de l'efficacité d'un pareil contrôle, et il faut la foi robuste de M. de Cuverville et de quelques-uns de ses collègues pour être tenté de recommencer l'expérience. En outre, la multiplicité des contrôleurs investis d'un grade peu élevé présente des inconvénients sérieux, dont le contrôle lui-même, avant 1853, a fait la démonstration.

Digitized by Google

En principe, Monsieur le Rapporteur, nous sommes d'accord; je dois vous dire cependant que, quelque minime qu'elle soit, il n'y a pas, dans n'importe quel système d'organisation politique, économique, sociale, de situation où, à un jour donné, à un moment déterminé, un homme ne se trouve placé entre son devoir et son intérêt. Quel est alors le moyen de faire prévaloir le devoir sur l'intérêt? Ce moyen, c'est la conscience. (*Très bien! à droite.*)

Je continue la citation. « Envisagé à ce point vue, le contre-projet de l'amiral de Cuverville a quelque chose — écoutez bien, Messieurs, — « qui répugne aux données du sens moral, il ne se sauve de l'immoralité que par la croyance, érigée à la hauteur d'un article de foi, en l'honnêteté des préfets maritimes. »

Oui, Messieurs, j'ai une foi entière dans l'honnêteté des préfets maritimes; ils sont comme tous les hommes, ils peuvent se tromper. (*Très bien!*) Quant à leur bonne foi, à leur loyauté, elle est indiscutable; elle ne peut pas être soupçonnée.

Je viens de vous le dire, Messieurs, le contrôle supérieur représentant du ministre dans les ports peut venir contrôler la gestion administrative du préfet maritime, contrôler ses services administratifs; rien de mieux; ce contrôle ne compromet pas, aux yeux des subordonnés du préfet maritime, le principe d'autorité qu'il faut avant tout sauvegarder; mais le contrôle que vous organisez, le mot vient sur les lèvres, c'est la délation! (*Vive approbation à droite.*)

M. Halgan. — C'est le régime qui est actuellement en honneur au ministère de la marine. (*Exclamations à gauche.*)

M. le Président. — Veuillez ne pas interrompre, Monsieur Halgan.

M. l'amiral de Cuverville. — Messieurs, ce que je reproche au rapport et au discours de l'honorable rapporteur, c'est d'instituer la défiance à l'égard des préfets maritimes. Les préfets maritimes sont dignes de toute la confiance du Parlement.

M. Fruchier. — Ils doivent l'être!

*Un sénateur à gauche.* — Les contrôleurs le sont aussi.

M. l'amiral de Cuverville. — Les contrôleurs aussi, cela est certain; mais je veux dire que, s'il n'y a pas d'hommes parfaits, tous peuvent être consciencieux, et je déclare que ceux auxquels le ministre de la marine confie le commandement en chef et l'administration des préfectures maritimes sont à l'abri de tout soupçon.

Il est un amiral, Messieurs, qui a laissé parmi nous les plus profonds souvenirs. Dans les situations les plus élevées qu'il a occupées, partout il a laissé des traces de son passage.

On l'a vu successivement à la Martinique, à Lorient, à Brest, puis en Algérie, qu'il a sauvée en 1871 d'une formidable insurrection, réprimée à l'aide de troupes improvisées. C'est lui, l'amiral de Gueydon, qui a fait rentrer 45 millions d'impôts de guerre dans les caisses de l'État; c'est lui qui a récupéré les territoires de colonisation que l'empire avait attribués au royaume arabe; et si l'on a fait postérieurement de la colonisation en Algérie, c'est à lui qu'on le doit en grande partie.

C'était un administrateur hors ligne. Eh bien, voici quelques mots em-

Digitized by Google

pruntés à un rapport adressé à M. Chasseloup-Laubat lorsque l'amiral était préfet maritime à Brest en 1862 :

« C'est la défiance qui nous ruine; c'est elle qui nous oblige à entretenir une armée d'écrivains; c'est elle qui, en restreignant la liberté d'action, porte l'indifférence chez les serviteurs les plus zélés et devient ainsi la source de tous les gaspillages. »

Messieurs, quand on veut faire des réformes, il ne faut pas abaisser les caractères par la défiance; il faut au contraire les élever par la confiance[1].

Et c'est ainsi qu'on fait des serviteurs! (*Très bien! très bien! à droite.*)

*Un sénateur à gauche.* — Nous avions confiance en 1870!

M. l'amiral DE CUVERVILLE. — En définitive, appliquant les idées de M. Ducos, de ce grand ministre auquel, avec M. le rapporteur, je rends pleinement hommage, mais tenant compte des leçons de l'expérience, nous vous avons représenté, au lieu et place du projet ministériel accepté par la majorité de la commission, un contre-projet.

Ce contre-projet est pour nous une solution aussi satisfaisante que possible du problème qui avait été posé par M. Ducos lui-même et que je résume ainsi : étant donnée la nécessité, pour la marine, d'un contrôle fortement constitué, il s'agit de trouver une combinaison qui permette d'obtenir tout ensemble les avantages du contrôle mobile et ceux du contrôle permanent, sans présenter les inconvénients de l'un ni de l'autre. Et c'est précisément parce que le contre-projet nous paraît remplir ces conditions et aussi parce que le Sénat ne peut pas faire acte de défiance envers les préfets maritimes, que je vous demande de ne pas passer à la discussion des articles et de renvoyer le projet à la commission de la marine. (*Très bien! très bien! à droite.*)

M. LE PRÉSIDENT. — La parole est à M. l'amiral de la Jaille.

M. LE RAPPORTEUR. — M. l'amiral de la Jaille parle pour soutenir le contre-projet.

M. LE PRÉSIDENT. — J'ai donné la parole à M. l'amiral de la Jaille parce qu'il est seul inscrit.

M. l'amiral DE LA JAILLE. — Il serait peut-être bon, en effet, que le Sénat fût appelé à donner son avis sur la proposition de M. l'amiral de Cuverville avant que je prenne la parole.

M. BARBEY, *président de la commission.* — M. l'amiral de Cuverville s'oppose au passage à la discussion des articles; il conviendrait, par conséquent, de statuer tout d'abord sur cette proposition. M. l'amiral de la Jaille prendrait ensuite la parole sur le contre-projet.

M. LE PRÉSIDENT. — Laissez-moi vous dire, Messieurs, que si j'ai donné

[1] Étranges contradictions! L'amiral de Cuverville voit une mesure de méfiance très injurieuse dans l'institution d'un contrôle exercé, localement, par quelques officiers d'un grade élevé, au nom du ministre qui n'est pas là, et il trouverait tout naturel, lui, préfet maritime, présent dans le port, de disposer d'une armée d'officiers, subalternes pour la plupart, qui surveilleraient, en son nom, tous les actes administratifs des chefs de service! En attribuant aux directions leur autonomie administrative, M. de Lanessan a donné aux chefs de service une marque de confiance telle qu'ils n'en avaient jamais reçue des régimes antérieurs.

Digitized by Google

la parole à M. l'amiral de la Jaille, — et si je suis prêt à la lui réserver, — c'est parce qu'il est inscrit pour la discussion générale, et qu'il n'appartient pas au président de clore, à lui tout seul, une discussion générale.

Si M. l'amiral de la Jaille renonce à prendre la parole en ce moment et si personne ne demande plus la parole pour la discussion générale, je déclare la discussion générale close.

Je vais maintenant consulter le Sénat sur la question de savoir s'il entend passer à la discussion des articles, en faisant observer que M. l'amiral de Cuverville s'oppose au passage à la discussion des articles.

M. le marquis DE CARNÉ. — M. l'amiral de Cuverville a demandé le renvoi à la commission.

M. LE PRÉSIDENT. — Quelle est votre proposition, monsieur de Cuverville?

M. l'amiral DE CUVERVILLE. — Je demande le renvoi du projet à la commission.

M. DE LANESSAN, *ministre de la marine*. — Le gouvernement s'oppose au renvoi.

M. LE RAPPORTEUR. — La commission s'y oppose également.

M. LE PRÉSIDENT. — Je vais consulter le Sénat sur le renvoi du projet à la commission, repoussé par la commission et par le gouvernement.

Il a été déposé sur le bureau une demande de scrutin.

Elle est signée de MM. Combes, Costes, Saint-Romme, Alexandre Lefèvre, Méric, Velten, Ournac, Lordereau, Collinot, Béraud et Ratier.

Il va être procédé au scrutin.

(Les votes sont recueillis. MM. les secrétaires en opèrent le dépouillement.)

M. LE PRÉSIDENT. — Voici le résultat du scrutin :

| | | |
|---|---|---|
| Nombre des votants | | 246 |
| Majorité absolue | | 124 |
| Pour l'adoption | 44 | |
| Contre | 202 | |

Le Sénat n'a pas adopté.

Je consulte le Sénat sur la question de savoir s'il entend passer à la discussion des articles du projet de loi.

(Le Sénat décide qu'il passe à la discussion des articles.)

M. LE PRÉSIDENT. — Nous arrivons, Messieurs, à la discussion des articles.

Je donne lecture de l'article 1er :

« Le contrôle de l'administration de la marine est exercé par un personnel spécial ne relevant que du ministre et qui constitue le corps du Contrôle de l'administration de la marine.

« Il a pour objet de sauvegarder les intérêts du Trésor et les droits des personnes et de constater, dans tous les services, l'observation des lois, ordonnances, décrets, règlements et décisions ministérielles qui en régissent le fonctionnement administratif, financier, comptable et économique. »



Digitized by Google

Il y a, Messieurs, un contre-projet qui a été déposé par MM. l'amiral de Cuverville, l'amiral de la Jaille, Gustave Denis, Cabart-Danneville, Pichon et Delobeau.

Je le mets en délibération.

L'article 1er est ainsi conçu :

« Un service de contrôle local permanent, confié à des officiers du commissariat, agissant sous l'autorité du commissaire général, est chargé de surveiller, pour le compte du préfet maritime, l'observation, par tous les services, des lois, décrets, décisions ministérielles et arrêtés préfectoraux réglementant leurs actes administratifs, financiers et comptables.

« Le contrôle local permanent est tenu notamment de reviser tous les marchés et achats sur facture et toutes les liquidations des services d'exécution.

« Ses autres attributions, ainsi que ses droits d'investigation et son mode de fonctionnement, sont déterminés par décret. »

La parole est à M. l'amiral de la Jaille sur le contre-projet.

M. l'amiral DE LA JAILLE. — Messieurs, je voudrais dire au Sénat pourquoi je ne suis pas partisan du projet de loi sur l'organisation du corps du Contrôle de l'administration de la marine et pourquoi je me suis déterminé, de concert avec quelques-uns de nos collègues, à présenter un contre-projet, sous la forme d'une proposition de loi qui a été déposée sur le bureau du Sénat, par M. l'amiral de Cuverville.

J'ai, peut-être, quelque qualité pour parler de la question dont il s'agit, — parce que je l'ai étudiée sur le vif pendant plusieurs années, comme préfet maritime à Brest et à Toulon, c'est-à-dire dans nos deux plus grands ports de guerre. J'y ai trouvé aussi l'occasion de constater, par expérience personnelle, quel est le poids de la tâche imposée au chef d'un arsenal maritime, combien sérieuse est sa responsabilité et combien nombreux sont les cas où, malgré sa vigilance, cette responsabilité peut être mise en cause sans qu'il s'en doute, s'il n'est pas suffisamment renseigné et secondé.

Je ne parle, bien entendu, ici, que des attributions administratives du préfet maritime. Des autres, il ne saurait être question. Les attributions militaires et techniques se rattachent plus étroitement au genre d'études et d'occupations qui lui est familier, — et il n'y a pas lieu d'en parler d'ailleurs à propos d'un projet de loi purement administratif.

Responsable de la marche régulière d'un organisme administratif compliqué, le préfet maritime a, selon moi, impérieusement besoin de l'aide constante de collaborateurs spéciaux, chargés de suivre dans leurs détails l'administration des différents services. (*Très bien ! à droite.*)

En d'autres termes, il faut de nécessité absolue que le préfet maritime ait auprès de lui un service à la fois contrôleur et avertisseur, muni de moyens d'action suffisants pour que, par son intermédiaire, il puisse exercer sa surveillance sur les diverses parties de la machine administrative.

M. le marquis DE CARNÉ. — Très bien !

M. l'amiral DE LA JAILLE. — De tout temps, Messieurs, les préfets maritimes ont eu plus ou moins cet organe à leur disposition. En effet, le commissariat de la marine a toujours rempli dans les arsenaux le rôle de con-

Digitized by Google

trôleur. Sans doute, il avait aussi un rôle d'administration, — et il l'a encore, — mais ce n'était pas pour lui une cause de faiblesse, car je ne pense pas que, pour savoir bien contrôler, il soit inutile de savoir bien administrer, d'avoir tout au moins l'expérience de l'administration. Il est certain que telle a toujours été la mission du commissariat auprès du préfet maritime, encore qu'il l'ait quelquefois oublié lui-même.

L'inspection résidente, vous ne l'ignorez pas, Messieurs, est indépendante du préfet maritime, absolument indépendante, en ce qui concerne l'exercice de ses fonctions. D'après les principes mêmes de son institution, elle est placée auprès du préfet maritime non pas pour le seconder, pour lui servir de collaborateur administratif, mais bien pour le contrôler, pour critiquer au besoin ses actes, et pour les déférer, s'il en est besoin, au jugement du ministre.

J'accepte absolument cette fonction de la part d'un contrôle; mais l'homme qui en est investi est-il bien désigné pour tenir auprès du préfet maritime l'emploi de contrôleur et de conseiller en matière administrative? C'est cependant le rôle que, par une conversion tardive, on semble vouloir donner aujourd'hui au fonctionnaire de l'inspection résidente.

Depuis le dépôt du projet de loi à la Chambre des députés, de profonds changements ont été apportés à l'organisation administrative de nos arsenaux par le décret du 25 août 1900; mais ils n'ont rien enlevé au rôle du préfet maritime; ils ont au contraire confirmé sa responsabilité. L'article 2 du décret porte en effet : « Le préfet maritime est directement responsable de l'exécution, dans son arrondissement, des lois, ordonnances, décrets ou règlements qui régissent la marine, ainsi que de l'exécution de tous les ordres qui lui ont été notifiés par le ministre. »

Mais il est advenu que le commissariat a perdu le droit d'intervenir dans la gestion administrative des directions techniques, ce qui le met dans l'impossibilité de les suivre et de les contrôler; de telle sorte que du même coup le préfet maritime a vu maintenir sa tâche et sa responsabilité tandis que s'échappait de ses mains l'instrument qui pouvait lui servir à remplir sa tâche et à sauvegarder sa responsabilité. (*Très bien! à droite.*) Il y a bien dans le décret un article 3 ainsi conçu : « Le préfet maritime suit dans les divers services l'exécution de ses ordres et se renseigne sur les actes qui sont de nature à engager sa responsabilité. »

Cette disposition était évidemment nécessaire; elle est le corollaire de l'article 2; mais si le décret confère ainsi au préfet maritime un droit qui ne pouvait lui être refusé, il lui impose, à mon avis, un devoir explicite, mais sans lui donner aucun moyen d'exercer ce droit ou de remplir ce devoir.

Alors, je sens l'ironie de cette phrase qu'on lit dans le rapport qui précède le décret : « Dans le but de sauvegarder l'autorité et la responsabilité des préfets maritimes, une clause spéciale inscrite à l'article 3 du décret les autorise à faire suivre dans les divers services l'exécution de leurs ordres, à se faire renseigner sur tous les actes qui seraient de nature à engager leur responsabilité ».

Le fait de la responsabilité est bien reconnu ici, mais il n'y a qu'une autorisation au lieu du droit et au lieu du devoir qui me semblent inscrits

Digitized by Google

dans l'article 3. (*Très bien! à droite.*) D'ailleurs, aucun moyen n'est indiqué pour permettre d'user de cette autorisation[1].

L'omission que je signale n'a pas tardé, vous le pensez, à être relevée par les préfets maritimes, et l'on a compris qu'il fallait faire quelque chose pour satisfaire à leurs réclamations. Or, voici ce qui a été fait.

On a répondu en substance aux préfets maritimes : Servez-vous de l'inspection résidente; vous avez déjà communication de ses rapports où vous pouvez puiser d'utiles renseignements; vous pouvez en outre lui demander son concours dans le cas où vous voudriez vous rendre compte de la marche de tel ou tel service; de plus, le service des missions, si cela est nécessaire, pourra être mis à votre disposition par le ministre.

Cette réponse, Messieurs, ne résout pas la difficulté. En effet, d'une part, il ne s'agit pas de vérifications accidentelles, d'investigations occasionnelles ou d'un contrôle intermittent s'exerçant sur un point particulier à la demande particulière du préfet maritime; il s'agit pour lui d'une surveillance constante portant sur les détails des services administratifs, pour sauvegarder sa responsabilité qui est inscrite partout. D'autre part, il ne s'agit pas non plus de services irresponsables qui ne puissent fonctionner que sur la demande expresse du préfet maritime; il s'agit de services responsables fonctionnant près du préfet maritime, de plein droit, qui dépendent de lui et dont le rôle essentiel consiste à travailler pour lui.

Il est clair que l'inspection résidente des services administratifs ne peut pas jouer ce rôle parce qu'elle ne dépend pas du préfet maritime, parce qu'elle a une mission spéciale, par délégation du ministre, parce qu'elle n'est pas tenue de déférer immédiatement aux demandes du préfet maritime, enfin parce qu'elle est composée d'officiers supérieurs auxquels on ne peut pas demander certaines vérifications.

Il faut donc aux préfets maritimes autre chose que ce qu'on leur a offert. Or, le projet de loi leur donne-t-il cette autre chose ?

En aucune manière, et c'est pour cela que je ne peux pas adhérer à ce projet. Il maintient l'inspection résidente telle qu'elle existe depuis 1853; il lui confère des avantages nouveaux et il crée sous le nom de service des missions un embryon de contrôle mobile.

Il laisse l'inspection plus indépendante que jamais du préfet maritime, à ce point que je crois pouvoir dire que la commission de la marine avait été amenée, elle-même, à vouloir atténuer cette indépendance; bien qu'elle n'ait pas persisté dans cette intention. Il laisse l'inspection également dépourvue du personnel subalterne indispensable à l'exercice du contrôle de détail nécessaire aux préfets maritimes, que le commissariat exerçait autrefois, et qu'aujourd'hui personne n'exerce plus.

[1] Le préfet maritime est le chef, il a le droit de demander et, au besoin, d'exiger tous les renseignements utiles près des divers services; il voit, quand il veut, les chefs de service, il peut se faire rendre compte, il préside le conseil d'administration du port, en un mot, il est parfaitement armé pour juger de la marche des affaires, il dispose du droit de punir et du droit de récompenser; nous croyons qu'il est difficile de considérer un préfet maritime comme un homme qui est responsable, mais qui ne peut garantir sa responsabilité.

Digitized by Google

En présence de cette situation, que demandons-nous, nous, les signataires du contre-projet? Que voulons-nous?

Nous voulons, comme M. le ministre, qu'il y ait dans l'arsenal un contrôle permanent; seulement, il nous paraît indispensable qu'il soit subordonné au préfet maritime, et qu'il s'exerce en son nom sur les divers détails de service, toujours pour sauvegarder sa responsabilité. Nous confions ce contrôle au personnel qui, par son éducation, par ses traditions et par la constitution de ses cadres, nous paraît le plus apte à le remplir, c'est-à-dire au commissariat de la marine.

Nous n'avons aucunement l'intention de rétablir le commissariat de la marine dans ses anciennes prérogatives; nous acceptons très complètement la réforme qui a été faite par le décret du 25 août 1900 : l'autonomie des directions; personnellement, je l'accepte d'autant mieux que j'ai travaillé à sa préparation comme président d'une commission qui l'a préconisée et demandée formellement.

Dans notre système, le commissariat de la marine ne s'ingère pas dans la gestion administrative des directions; il se borne à la contrôler, à constater et à prévenir, sans jamais arrêter, sans jamais suspendre. Et déjà — il en est ainsi depuis son origine — il surveille et contrôle la gestion administrative des corps organisés.

Le commissariat de la marine a été souvent critiqué dans ces dernières années; on a fait peser sur lui la responsabilité de presque toutes les fautes que l'on a reprochées, depuis quelque vingt ans, à l'administration de la marine. La vérité est que le commissariat a beaucoup d'ennemis, et des ennemis très ardents; il a pour ennemis tous ceux qu'il a gênés, mais en réalité, il est surtout la victime d'une organisation générale défectueuse qui lui attribuait une participation responsable dans l'administration des services techniques, alors que son rôle aurait dû se réduire à une surveillance ou à un contrôle administratif — peu m'importe le mot — au nom du chef de l'arsenal.

M. l'amiral DE CUVERVILLE. — Très bien!

M. l'amiral DE LA JAILLE. — C'est le rôle que nous lui assignons dans notre contre-projet, d'accord en cela avec la commission interministérielle qui a été réunie au mois d'avril 1900, sous la présidence du ministre de la marine, pour examiner l'organisation administrative et comptable des arsenaux.

A ce sujet, je me permets de contester absolument le passage du rapport de l'honorable M. Combes, qui jette un doute sur l'exactitude de cette conclusion de la commission interministérielle. Voici ce passage :

« Aux trois commissions précédentes qui ont préféré le contrôle mobile au contrôle permanent, l'amiral de Cuverville joint une quatrième commission interministérielle dans laquelle étaient représentés les Départements de la marine et des finances, la Cour des comptes et l'industrie privée, et qui, au témoignage de notre collègue, s'était prononcée, à l'unanimité moins deux voix, pour la surveillance du commissariat sur les actes administratifs et comptables dans les arsenaux sous l'autorité du préfet maritime. La même affirmation était tombée de la tribune de la Chambre, dans la séance du 4 juillet 1900, et le ministre de la marine l'avait contredite aussitôt en

Digitized by Google

ces termes : « La commission interministérielle a écarté systématiquement de ses délibérations la question du contrôle, parce que le projet de loi était à l'ordre du jour de la Chambre. Ne l'engagez pas dans cette affaire. »

« Qui croire ? Dans notre opinion, la chose n'est pas de grande importance. Mais nous avons voulu signaler la contradiction. »

Elle est d'importance, Messieurs ; nous ne voulons pas, nous, prendre le change, car il n'y a pas contradiction, il y a des choses différentes.

Les représentants du ministère des finances dans la commission interministérielle peuvent affirmer, — et j'appellerai au besoin à mon aide le souvenir de M. le ministre de la marine qui présidait — que sur leur proposition la commission a voté par 13 voix contre 2, c'est-à-dire à la presque unanimité, l'attribution au commissariat de la surveillance administrative dans les arsenaux comme corollaire de l'autonomie des directions. C'est seulement lorsque ce vote étant acquis on a demandé de traiter, avant l'examen du fonds de roulement, la question du contrôle de l'inspection, que M. le ministre a opposé son refus. Ce refus n'infirmait en rien la validité des votes précédents, pas plus celui qui donne la surveillance des actes administratifs au commissariat que celui qui crée l'autonomie de la direction. (*Très bien ! à droite.*)

Par ces deux votes, la commission interministérielle a nettement indiqué la nature de l'administration qu'elle demandait pour la marine. (*Nouvelle approbation sur les mêmes bancs.*)

Il n'est pas inutile d'ajouter, Messieurs, que, pour l'exercice de notre contrôle local, le commissariat a toute la compétence que peut offrir l'inspection des services administratifs, puisque l'inspection se recrute, on peut le dire, uniquement parmi les officiers du commissariat, et que, en outre, ce dernier corps a, dans son personnel, des officiers subalternes qui, nous le savons par expérience, sont extrêmement utiles pour la vérification des détails, par exemple, pour la vérification de la présence des ouvriers dans les ateliers et pour les inventaires des magasins.

Notre contrôle local étant ainsi institué, nous demandons, pour en assurer le fonctionnement et pour lui faire rendre son maximum d'effet, un contrôle supérieur mobile, confié alors au corps de l'Inspection des services administratifs et chargé d'exercer son action par des visites fréquentes, incessantes, si l'on veut, non seulement sur les opérations administratives des directions mais aussi sur le contrôle local et sur le préfet maritime ; et, par ces derniers mots, je réponds à une interrogation posée dans le rapport et dans le discours de l'honorable M. Combes.

De la sorte, par l'installation de notre contrôle à deux degrés, l'un permanent, subordonné au préfet maritime, l'autre mobile, indépendant du préfet maritime, nous donnons satisfaction d'abord aux préfets maritimes en les munissant d'un organe dont ils ont besoin et ensuite aux différentes commissions qui se sont occupées de l'étude du contrôle et qui toutes, sans exception, depuis cinquante ans, ont exprimé leurs préférences pour le contrôle mobile. (*Très bien ! à droite.*)

Non seulement le contrôle local que nous instituons aurait une responsabilité propre vis-à-vis du préfet maritime, mais il serait soumis, en outre, à l'action du contrôle mobile qui pourra toujours mettre en cause sa respon-

Digitized by Google

sabilité; c'est même afin de rendre plus ferme et plus rigoureuse cette action du contrôle mobile sur le contrôle local que nous n'avons pas voulu les confier à un seul et même corps. (*Très bien!*)

Nous avons pensé, au contraire, qu'il importait essentiellement que ces deux contrôles distincts quant à leur objet et à leur organisation fussent exercés par deux corps différents.

Nous trouvons là une garantie nécessaire contre les inconvénients de l'esprit de corps, qui, s'il a souvent ses avantages, n'en offrirait point ici.

Donc, pour nous, nécessité de deux contrôles distincts exercés par deux corps différents. Cette disposition nous paraît avoir une importance capitale. Et, quand même le projet de loi serait modifié de manière à subordonner, dans une mesure quelconque, le contrôle permanent actuel au préfet maritime, — ce qui, je le déclare, est impossible en raison même de la constitution de l'inspection, — il aurait toujours, à nos yeux, ce vice essentiel de fondre les deux contrôles en un seul confié à un corps sans responsabilité. (*Très bien!*)

On dit bien qu'il est responsable vis-à-vis du ministre; mais qui constatera qu'il a fait tout son devoir, qu'il a exercé son contrôle avec zèle, avec vigilance? Qui mettra en cause sa responsabilité? Le contrôle est dans les ports, le ministre est à Paris [1].

La responsabilité du commissariat, au contraire, est certaine vis-à-vis du préfet maritime qui notera les officiers du commissariat suivant qu'ils auront bien ou mal exercé leur surveillance ou leur contrôle, le mot m'est indifférent, c'est la chose qui m'importe.

Leur défaut de vigilance sera, en outre, constamment mis en cause par le contrôle supérieur que nous demandons.

Voilà la garantie, voilà l'efficacité que notre contre-projet seul donne au mot responsabilité.

On nous objectera, peut-être, que dans notre système, le préfet maritime échappe à l'action du contrôle permanent. Nous répondons qu'il est absolument soumis au contrôle mobile agissant au nom du ministre et ce contrôle représentera aussi souvent que le ministre le voudra les *missi dominici* dont parle M. Combes, en nous faisant remonter à Charlemagne. (*Sourires.*)

Enfin, au point de vue de la compétence, il me plaît de répéter que les inspecteurs sont à peu près tous des officiers du commissariat qui ont changé d'uniforme, et je ne sache pas que ce changement d'uniforme augmente leur compétence. (*Très bien!*)

Je ne veux pas dire du mal des inspecteurs, puisque de ceux avec lesquels j'ai été en relations, je ne pourrais que faire l'éloge, comme l'a fait, tout à

[1] Il est facile de répondre à la question de M. l'amiral de la Jaille. Si, dans un service quelconque, des abus importants, des irrégularités graves et répétées viennent à se révéler sans que le contrôle ait attiré l'attention du ministre sur cette situation fâcheuse, le contrôle a manqué à son devoir, il n'a pas rempli sa mission avec vigilance et il est facile au chef du Département de manifester à qui de droit son mécontentement, puisque, dans chaque port, chaque contrôleur est spécialement chargé d'une partie nettement déterminée du service. Le directeur du contrôle apprécie au nom et pour le compte du ministre la façon dont le contrôle local est exercé. — Quand le ministre veut être renseigné sur ce point, il donne mandat spécial au contrôleur général chargé du service des missions.

Digitized by Google

l'heure, mon honorable collègue, M. l'amiral de Cuverville; mais quelquefois — c'est un fait de l'âge — ils quittent le corps du Commissariat, avant d'avoir acquis une expérience bien mûrie [1].

Je passe, Messieurs, à une autre idée.

L'organisation administrative des arsenaux a un double objet, à savoir : la création et le fonctionnement des directions autonomes et l'institution d'un contrôle approprié. Or, un projet de loi concernant seulement le contrôle est soumis à notre examen, et cela en dehors du cadre des institutions administratives dans lequel il est appelé à fonctionner. L'organisation du contrôle n'est-elle cependant pas liée à l'organisation générale de l'administration par une connexité trop étroite pour que les deux choses puissent être discutées séparément? Les deux organisations dépendent l'une de l'autre, elles en dépendent étroitement, et il est de toute nécessité, selon moi, qu'elles soient étudiées d'après un plan d'ensemble qui permettra de leur attribuer la constitution, l'importance et la place qui leur reviennent respectivement. Il ne faut pas qu'une disposition législative prise pour le contrôle puisse influer sur les décisions à prendre sur l'organisation de l'administration. (*Très bien!*)

On me répondra, et M. le ministre me l'a déjà dit, que ce ne sera pas. Moi, je crois que c'est possible, sinon probable. Si encore pour nous faire discuter ce projet, il y avait urgence, je me soumettrais volontiers, mais il n'en est pas ainsi puisque tout fonctionne déjà suivant l'ordre du projet.

Me sera-t-il permis maintenant, Messieurs, de dire que si mon opinion sur la question s'est formée dans mon esprit par l'observation personnelle dans les ports, elle a été précisée aussi par l'étude et par la discussion. J'ai eu, en effet, l'honneur et la bonne fortune de présider une commission qui a été chargée, entre autres choses, d'étudier l'organisation administrative et comptable des arsenaux. Cette commission se composait de trois membres : du vice-amiral président, d'un inspecteur général des finances, d'un inspecteur en chef des services administratifs de la marine, avec un inspecteur des mêmes services pour secrétaire.

M. le rapporteur ne pourra pas s'étonner que je relève ici les insinuations qu'il a inscrites dans son rapport sur cette commission et sur son œuvre. Il les traite mal, j'allais dire il les maltraite, comme d'ailleurs les commissions antérieures; et, parce qu'elles préconisent ce qu'il combat, c'est-à-dire le contrôle mobile, il leur dénie toute impartialité. (*Très bien! très bien! à droite.*)

En ce qui concerne la commission de 1896, j'affirme que le vice-amiral président n'avait pas de parti pris et apportait toute impartialité dans l'étude de la question. Ce n'est pas à cause de ses idées que M. le ministre de la marine d'alors l'avait désigné pour ce travail; jamais, ni avant la

[1] Les officiers qui entrent dans le corps du Contrôle ont, en général, de 35 à 40 ans, cela fait une moyenne de 15 à 20 ans de services. Des hommes de 40 ans qui auraient passé la moitié de leur vie à la mer ou dans les arsenaux sans acquérir de l'expérience seraient d'une intellectualité trop restreinte pour affronter, avec succès, les épreuves du concours qui donne accès dans le corps du Contrôle. Trop âgés, les contrôleurs songeraient avant tout à leur tranquillité personnelle.

Digitized by Google

nomination de la commission ni après, il n'y a eu échange d'idées entre eux sur cette question. Par conséquent, je le répète, le vice-amiral n'avait pas de parti pris. Il n'avait même pas ses opinions absolument faites à ce moment, puisqu'il n'avait pas encore eu l'expérience de trois années de préfecture maritime à Toulon, ni l'expérience d'esprit que lui ont donnée les études de la commission.

Quant à l'inspecteur général des finances, M. le rapporteur l'accuse d'avoir cherché à confisquer en quelque sorte pour l'inspection des finances le contrôle mobile de la marine. Je crois qu'il serait très surpris de cette imputation et, à l'égard de l'institution du contrôle de la marine, je puis répondre qu'il était absolument dénué de parti pris. Il n'avait jamais été dans nos arsenaux ni mis en contact avec leur administration et pour acquérir la connaissance nécessaire de notre administration, il s'est condamné à un travail excessif, prolongé, de six mois dans un de nos ports. Son impartialité, Messieurs, est inattaquable comme sa haute valeur, et pour vous en donner la mesure, j'ajoute que le gouvernement vient de l'appeler à la direction générale des douanes. (*Très bien! très bien! à droite.*)

Pour ce qui est de l'inspecteur en chef des services administratifs de la marine, qui était membre de cette commission, vous ne le ménagez pas, Monsieur Combes. Il avait exprimé devant la commission extraparlementaire un avis favorable au contrôle mobile, et cela a suffi pour que vous l'interpelliez trente-cinq fois dans votre rapport, et dans des termes qui sont quelquefois désagréables. (*Sourires.*) On lui fait un crime d'avoir été désigné pour cette commission et on suppose qu'il l'a été à cause de ses idées. Je rappelle, Messieurs, qu'à cette époque il était directeur du contrôle.

Si vous faites peser sur lui cette accusation, il serait très juste aussi de faire peser sur M. le directeur actuel du contrôle l'accusation d'avoir été choisi, par M. le ministre, à raison de ses idées, pour faire partie de la commission interministérielle. (*Très bien! très bien! à droite.*) Cela n'est pas exact : il n'y a ici ni M. Prigent, ni M. Châtelain; c'est le directeur du contrôle qui a été désigné dans les deux cas, et il ne pouvait en être autrement.

Il ne m'appartient pas, Messieurs, d'apprécier la valeur des travaux de la commission que je présidais, mais je puis dire que c'est après dix mois de travail assidu, constant, de discussions presque journalières pendant cette longue période de temps, qu'elle a formulé, à l'unanimité, les propositions qui sont la base de notre contre-projet. (*Très bien! à droite.*)

Je vous ai dit, Messieurs, que l'inspection résidente actuelle, que le projet maintient telle qu'elle existe depuis 1853, ne pouvait pas collaborer efficacement avec le préfet maritime. Ses traditions, ses tendances, ses institutions y mettront toujours obstacle.

Mon collègue, M. l'amiral de Cuverville, vous a donné tout à l'heure lecture d'une dépêche adressée à un préfet maritime.

Ce préfet, c'est moi. J'avais commis, paraît-il, une hérésie scandaleuse en exprimant le regret que l'inspecteur chargé du service des subsistances n'eût pas vérifié, pendant toute l'année précédente, la caisse et les écritures du

Digitized by Google

personnel ouvrier. C'était là ma faute. Elle m'a été reprochée comme vous le savez déjà, et elle a été reprochée plus vivement encore à l'inspecteur en chef du port de Toulon.

La dépêche qu'on lui adressait en même temps qu'à moi, contient une sévère semonce, pour avoir laissé passer la faute qu'on me reproche sans la relever. Je ne vous la lirai pas, au moins tout entière, mais enfin elle renferme deux ou trois paragraphes qui me paraissent typiques, celui-ci, par exemple :

« Il n'a pas dû vous échapper, dit la dépêche, lorsque vous avez reçu ce rapport des mains du préfet maritime, que cette annotation laisse supposer, de la part de son auteur, que les préfets ont le droit de s'immiscer d'une manière quelconque dans la direction du contrôle local qui vous appartient en propre et exclusivement sous la seule autorité du ministre.

« Si les préfets maritimes n'ont aucune part dans la direction du service du contrôle, ils ne sauraient évidemment marquer leur surprise que l'inspection n'a pas pu ou même n'a pas cru devoir procéder à telle ou telle vérification, attendu, encore une fois, que dans l'exercice de ses fonctions, elle ne relève absolument que du ministre, seul juge en pareille occurrence.

« Mais j'ai lieu de m'étonner que vous ayez laissé passer cette annotation sans consigner votre avis, etc... »

Eh bien, Messieurs, je vous ai dit que le préfet maritime, c'était moi.

M. Halgan. — Quel était, à cette époque, le ministre de la marine.

M. l'amiral de la Jaille. — Le ministre d'alors était M. Lockroy. (*Interruptions à gauche.*)

M. l'amiral de Cuverville. — Et le chef d'état-major général était l'amiral de Cuverville. (*Rires à gauche.*) Permettez-moi de vous répondre que la dépêche est timbrée du contrôle. Seulement on s'est bien gardé de la communiquer à l'état-major général, car jamais je n'aurais voulu la laisser passer. (*Très bien! très bien! à droite.*)

M. l'amiral de la Jaille. — La dépêche émanait de la direction du contrôle et n'a été communiquée à aucune direction d'exécution,

Elle n'a pas été communiquée, dans tous les cas, à celles desquelles je relevais, c'est-à-dire ni à la direction du personnel ni à l'état-major général.

Je trouve que c'est une sérieuse omission [1].

[1] La dépêche était signée par le ministre, elle traitait une question relative au fonctionnement du contrôle, il était, par conséquent, très suffisant qu'elle portât le seul timbre de la direction du contrôle, et c'est à cette direction qu'il appartenait de la rédiger. Ce que l'amiral de la Jaille ne dit pas, c'est que l'intervention de l'état-major général lui eût été avantageuse, parce qu'elle aurait fourni au chef d'état-major l'occasion de défendre envers et contre tous, auprès du ministre, le préfet maritime. L'amiral de Cuverville, plus expansif, l'a déclaré bien haut, *il n'aurait pas voulu laisser passer cette dépêche.* Cette discussion est bien de nature à éclairer les esprits les moins prévenus sur l'autorité qu'on voudrait attribuer à telle ou telle direction du ministère ; il faudrait pourtant bien admettre une fois pour toutes que le ministre seul a le pouvoir de décision ; ce qu'il a décidé est obligatoire pour la marine entière, sans qu'on ait à rechercher le timbre de la direction qui a rédigé la circulaire ou l'arrêté.

Digitized by Google

Mais la direction du contrôle était, à cette époque, — et vous pouvez le certifier, Monsieur le Commissaire du gouvernement, — entre les mêmes mains qu'aujourd'hui.

(*M. Châtelain, commissaire du gouvernement, fait un signe d'assentiment.*)

Cela doit suffire pour donner l'idée de l'esprit dans lequel a été rédigé le projet de loi qui nous est soumis. (*Marques d'approbation à droite.*)

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. — Le ministre seul a la responsabilité des projets de loi qu'il dépose.

M. l'amiral DE LA JAILLE. — Certainement.

M. LE MINISTRE. — Je ne laisserai jamais à mes subordonnés la responsabilité d'un projet qui m'incombe. (*Très bien! très bien! à gauche.*)

M. l'amiral DE LA JAILLE. — Je suis, Monsieur le Ministre, heureux de votre déclaration.

Elle est très légitime. Elle prouve que vous comprenez comme il doit l'être votre rôle ministériel.

Mais il n'en est pas moins vrai que vous ne pouvez pas nier que le projet de loi et la dépêche en question aient été rédigés, étudiés et forgés de toutes pièces à la direction du contrôle. Je le pense du moins et les apparences sont pour moi. (*Nouvelles marques d'approbation à droite.*) Ce serait facile à démontrer.

M. MILLIÈS-LACROIX. — C'est votre appréciation.

M. l'amiral DE LA JAILLE. — Absolument. C'est une appréciation qui est justifiée par ce fait que la dépêche ne porte que la direction du contrôle comme attache. Or, toute dépêche communiquée à des directions porte leur attache; par conséquent, la dépêche dont j'ai donné lecture — vous comprenez bien que cela m'est d'ailleurs indifférent — n'a pas été communiquée aux directions.

Voilà ce que je voulais dire en passant.

M. l'amiral DE CUVERVILLE. — Très bien!

M. l'amiral DE LA JAILLE. — Cela m'autorise à dire que le projet de loi qui vous est soumis dissipe toute illusion sur la possibilité, pour un préfet maritime, de garantir sa responsabilité par le seul concours du corps de l'Inspection.

Cette responsabilité, Messieurs, voici comment un officier général qui a été préfet maritime en parle :

« On conçoit, en le lisant, que l'expérience ne lui en a pas appris la réelle importance. Avec une grande habileté, il la fait presque disparaître derrière toutes les responsabilités des chefs de service en sous-ordre. Il la circonscrit de telle sorte qu'elle se résume à peu près pour lui aux cas de fautes personnelles du préfet maritime.

« On peut répondre à l'honorable rapporteur que, pour les besoins de la cause, il substitue sa propre et personnelle opinion aux termes formels du décret du 25 août 1900, qui ont défini la responsabilité du préfet maritime.....

M. LE RAPPORTEUR. — Non! non!

M. l'amiral DE LA JAILLE. — « ... en disposant que cet officier général est directement responsable de l'exécution des lois, décrets, règlements et

Digitized by Google

des ordres du ministre dans son arrondissement. Il y a certes, d'autres responsables, suivant les cas.

« Cependant si cette responsabilité du préfet maritime n'est qu'un vain mot, si elle n'existe pas en réalité, comme le rapporteur tend à le faire croire, pourquoi donc a-t-elle été posée en principe et si formellement ?

« Mais c'est qu'elle existe ; elle existe même pour M. le rapporteur quand il s'agit de démontrer que l'inspection résidente peut fournir aux préfets maritimes, — je cite textuellement, — le moyen d'exercer efficacement leur surveillance et de garantir leur responsabilité. Elle existera cette responsabilité, surtout le jour où la marine devra répondre aux appels du pays.

« Si les détails multiples, essentiellement administratifs, de la mobilisation, n'ont pas été minutieusement organisés dans tous les services, si l'accord n'existe pas entre les écritures et les existences en magasin, si par suite nos unités de combat ne sont pas parfaites à l'heure précise, mettra-t-on en cause les fautes des directeurs. Toutes les fautes de négligence retomberont sur le chef de l'arsenal, sur lui seul, sur son défaut de surveillance. L'opinion publique l'accusera, le Parlement l'accusera et le fera responsable. »

Le rapport ne parle pas de cette responsabilité; c'est pourtant se faire illusion que de la méconnaître.

Au Département de la guerre, Messieurs, on n'a pas eu d'illusion de cette nature. D'abord on a étudié ensemble le projet de loi sur l'administration et celui sur le contrôle et le ministre de la guerre, dans son rapport au Président de la République en ce qui concerne l'organisation du corps du Contrôle, a tenu à déclarer que ce corps, exclusivement mobile, ne relevant que du ministre et n'opérant qu'en vertu de sa délégation, devait être dans la dépendance entière des chefs militaires. Et il ajoutait : « S'il était indispensable d'assurer au corps du Contrôle l'indépendance nécessaire pour garantir l'exécution de son mandat, il n'était pas moins nécessaire de sauvegarder les droits et la dignité du commandement et des agents responsables de l'exécution des services. » (*Très bien! très bien! à droite.*)

Ce sont ces droits, cette dignité et cette responsabilité que je demande au Sénat de sauvegarder dans la marine ; et, en le demandant, je me place très volontiers et avec une respectueuse déférence sous l'égide du ministre de la guerre de 1882, qui est l'un de nos éminents collègues : M. le général Billot. (*Vive approbation sur divers bancs.*)

Un dernier mot. Lorsque viendra la guerre, dont la perspective peut se montrer subitement à l'horizon, nous le savons, à qui incombera la responsabilité finale de l'honneur de nos armes sur mer? Sans nul doute, aux chefs de nos escadres, aux amiraux commandant à la mer, c'est incontestable. Mais il ne faut pas oublier que cette responsabilité militaire de nos chefs d'escadres s'appuie absolument sur la responsabilité administrative des préfets maritimes, qui, eux, sont les vrais préparateurs de la guerre, parce qu'ils sont les préparateurs de nos unités de combat, de tous les bâtiments de notre flotte (*Très bien! très bien! à droite*), et qui sont, de plus, les manipulateurs de la mobilisation. C'est cette responsabilité administrative des préfets maritimes que semble reléguer à l'arrière-plan M. le rapporteur que je vous demande instamment, Messieurs, de sauvegarder et si je le fais,

Digitized by Google

c'est parce que j'en ai pris conscience et que j'en ai senti toute l'étendue et comme chef d'escadre, et comme préfet maritime. (*Vifs applaudissements à droite. — L'orateur, en regagnant sa place, reçoit les félicitations de ses collègues de la droite.*)

M. LE PRÉSIDENT. — La parole est à M. le rapporteur.

M. LE RAPPORTEUR. — Messieurs, le contre-projet signé par quelques-uns de nos collègues a été deux fois exposé et deux fois défendu à cette tribune, une première fois par M. l'amiral de Cuverville...

M. l'amiral de CUVERVILLE. — Très sommairement.

M. LE RAPPORTEUR. — Dans la discussion générale et une seconde fois plus longuement par M. l'amiral de la Jaille. J'ai donc le devoir de répondre successivement à l'un et à l'autre.

Je demande au Sénat la permission de commencer par M. l'amiral de Cuverville; il m'y a lui-même, en quelque sorte, provoqué par la citation qu'il a faite d'un passage de mon rapport à la tribune.

Je serais mal à l'aise pour lui répondre, si je n'exprimais d'abord le regret qu'il ait pu m'attribuer la pensée d'avoir voulu frapper sur lui comme sur une tête de Turc. C'est le mot qu'il a employé. J'ai, pour M. l'amiral de Cuverville, l'estime et la déférence qui sont légitimement dues à un collègue. Ce n'est pas à lui, c'est au contre-projet que je me suis attaqué. Je fais cette déclaration d'autant plus volontiers, que je vais être obligé de le prendre directement à partie.

M. l'amiral de Cuverville vous a dit, dans l'exposé des motifs du contre-projet, et il a répété tout à l'heure à cette tribune qu'il professait autrefois, au sujet de l'inspection permanente, des opinions favorables à son maintien et que s'il s'était rangé dans la suite à des opinions contraires.

M. l'amiral de CUVERVILLE. — Mais non, pas contraires.

M. LE RAPPORTEUR. — ... Soit, à des opinions différentes, la cause en était dans les modifications apportées par des décrets à l'organisation administrative des arsenaux.

Messieurs, personne ne respecte plus que moi les sentiments sincères, même quand ils se suivent en se contredisant. Il n'est pas dans mes goûts, et l'on me rendra le témoignage qu'il n'entre pas dans mes habitudes d'employer à la tribune ces moyens de polémique douteux qui consistent à mettre un adversaire en opposition avec lui-même, sans tenir compte des circonstances particulières qui ont pu amener un changement dans ses idées. (*Très bien!*) Mais, Messieurs, il doit m'être permis, tout en m'inclinant devant la sincérité du changement, d'apprécier le bien ou le mal-fondé des causes qui l'ont produit.

M. l'amiral de Cuverville s'est déclaré partisan de l'inspection permanente, avant qu'un décret concédât l'autonomie aux services de l'arsenal. Il a cessé de l'être depuis l'apparition du décret.

Comment explique-t-il ses opinions successives? C'est qu'avant le décret les services de l'arsenal étaient surveillés par le commissariat sous les ordres du préfet maritime, et que le décret a fait disparaître cette surveillance, que M. l'amiral de Cuverville estime indispensable pour sauvegarder la responsabilité du préfet maritime. La raison vaut ce qu'elle vaut, mais elle est claire et précise.

Digitized by Google

Or, Messieurs, dans le contre-projet qu'il a présenté en collaboration avec ses collègues, l'amiral de Cuverville commence par rétablir la surveillance du commissariat...

M. l'amiral de CUVERVILLE. — Le contrôle.

M. LE RAPPORTEUR. — Le contrôle ou la surveillance du commissariat, c'est une même chose pour vous.

M. l'amiral de CUVERVILLE. — Non, pas du tout!

M. LE RAPPORTEUR. — Permettez! Tous les amiraux ont prétendu que, jusqu'à présent, le commissariat avait exercé un contrôle; c'est nous qui avons déclaré que ce prétendu contrôle n'était qu'une surveillance administrative. Donc, M. l'amiral de Cuverville rétablit la surveillance administrative du commissariat. Ne semble-t-il pas rationnel de penser qu'il va rendre aussitôt à l'inspection permanente son ancienne bienveillance? Il n'en est rien, cependant, et notre honorable collègue, sans plus se soucier de la raison et de la logique, se venge sur l'inspection permanente du décret qui a supprimé dans nos arsenaux la surveillance administrative[1].

M. l'amiral de CUVERVILLE. — Je demande la parole.

M. LE RAPPORTEUR. — Pour se sauver de cette contradiction manifeste, notre collègue a imaginé une théorie spécieuse — et, en abordant ce point, j'aborde également la réfutation que je veux adresser à l'amiral de la Jaille. — Il s'est figuré que, par suite de l'autonomie des services, le préfet maritime avait grandi en autorité, qu'il avait assumé une responsabilité plus étendue, et qu'il avait besoin, pour soutenir ce personnage amplifié, d'une administration propre et d'agents spéciaux d'exécution.

Le préfet maritime, au dire des deux amiraux, est désormais responsable de toutes les opérations administratives et financières qui ont l'arsenal pour théâtre. Il doit tout voir et tout savoir, parce qu'il répond de tout au ministre. Chef supérieur de l'arsenal, il ne peut pas admettre que les directeurs ou les chefs de service engagent sa responsabilité à son insu. Or, comme ils tiennent déjà d'un décret et qu'ils tiendront bientôt de la loi le droit de s'administrer eux-mêmes et de gérer eux-mêmes les affaires de leurs services, il est nécessaire que le préfet maritime surveille ou fasse surveiller leurs opérations par des hommes investis de sa confiance et préposés spécialement à cette surveillance[2].

[1] Attribuer un droit de contrôle au commissariat sur les autres services, tout en le dégageant de la participation à l'action, c'est le mettre dans une situation très fausse assurément, mais qui lui donne le moyen de contrôler plus activement qu'autrefois; donc, en se basant sur ce contrôle du commissariat pour transformer le véritable contrôle ministériel en un organe purement mobile, l'amiral de Cuverville n'est pas aussi illogique que l'admet M. Combes. L'illogisme, c'est de croire à l'efficacité d'une surveillance qui, s'exerçant au nom d'un chef présent sur les lieux, a quelque chose d'inexplicable et expose le commissariat aux représailles des contrôlés dans les relations nécessaires que lui impose le fonctionnement de son propre service. La vérité, c'est que le contrôle imaginé par M. de Cuverville ne fonctionnerait pas. L'exemple de 1835 à 1844 est toujours là pour le prouver.

[2] M. Combes a cent fois raison de bien établir la situation faite aux préfets maritimes par le décret du 25 août 1900, ce n'est pas la responsabilité du préfet maritime qui s'est aggravée, c'est celle des directeurs, — donc, pour être conséquents avec eux-

Digitized by Google

Telle est, Messieurs, la théorie de nos deux collègues. Elle est radicalement fausse, et dans le principe qui en est le point de départ, et dans son application au régime administratif des arsenaux.

Oh! je conçois que le principe ait de quoi flatter et caresser l'amour-propre des préfets maritimes...

M. l'amiral de Cuverville. — Allons donc! il n'est pas question de cela.

M. le Rapporteur. — Messieurs, vous nous avez donné tout à l'heure l'exemple de singulières personnalités, et vous vous croyez atteints dès qu'on vous égratigne le moins du monde.

Je ne pense pas avoir employé un seul terme qui sorte des convenances parlementaires. (*Très bien! très bien! à gauche.*) Oui, je conçois que les préfets maritimes soient agréablement émus à la pensée qu'ils absorbent, qu'ils épuisent en eux tous les pouvoirs du port. Mais, Messieurs, est-ce là ce que les décrets ont voulu? Est-ce là ce que la raison autorise?

On nous dit que le préfet maritime est responsable des actes des services, comme directeur de l'arsenal, et qu'à ce titre, il doit les connaître tous pour n'être pas engagé inopinément et à son insu. L'amiral de la Jaille vous a même cité là dessus certains décrets; mais, Messieurs, si je n'ai pas mal lu le texte des décrets qui régissent cette matière, il me semble bien que la responsabilité du préfet maritime n'y est pas énoncée seule, qu'elle n'y est pas énoncée sans précision et sans réserve. Il me semble bien que l'ordonnance du 14 juin 1844 qui est toujours en vigueur, puisqu'elle n'a jamais été abrogée, mentionne, à côté de la responsabilité du préfet maritime, la responsabilité des directeurs.

M. l'amiral de Cuverville. — Sans doute.

M. le Rapporteur. — Il me semble bien que le décret du 25 août 1900, qui pose en principe dans le premier paragraphe de l'article 2, — le seul qu'ait lu M. l'amiral de la Jaille, — la responsabilité du préfet maritime, se hâte de la restreindre dans le second paragraphe du même article, en déclarant les directeurs expressément et personnellement responsables des affaires de leurs services.

M. Fruchier. — C'est la raison même.

M. le Rapporteur. — Vous pensez, Messieurs, que la distinction est d'importance, et vous comprendrez que j'attache le plus grand prix à placer le texte devant vos yeux.

Je lis donc le deuxième paragraphe de l'article 61 de l'ordonnance du 14 juin 1844 :

« Chaque chef de service est responsable des actes relatifs à ses fonctions. S'il était résulté de ces actes des dépenses en deniers ou en matières qui n'auraient pas été ordonnées par le ministre ou qui seraient contraires aux ordonnances et règlements en vigueur, il aurait à justifier qu'il a agi en conséquence des ordres écrits du préfet maritime et après lui avoir fait des représentations qui n'ont pas été accueillies. »

mêmes, c'est aux directeurs que les auteurs du contre-projet auraient dû attribuer des agents de contrôle. C'est alors que la multiplicité de ces agents eût été exagérée. Il y a du reste toujours confusion volontaire ou non chez les amiraux entre le contrôle intégral et le contrôle par épreuves, ce dernier seul est possible.

Digitized by Google

Je lis maintenant l'article 2 du décret du 25 août 1900 :

« Art. 2, § 1er. — Le préfet maritime est directement responsable de l'exécution, dans son arrondissement, des lois, ordonnances, décrets et règlements qui régissent la marine, ainsi que de l'exécution des ordres qui lui ont été notifiés par le ministre de la marine.

« § 2. — Toutefois, cette responsabilité s'exerce sous réserve de celle qui incombe aux chefs de service, responsables des actes de leur administration dans les conditions déterminées par les lois, ordonnances, décrets et règlements en vigueur. »

M. l'amiral de LA JAILLE. — J'ai reconnu qu'il y avait d'autres responsabilités.

M. LE RAPPORTEUR. — Et l'article 18 du même décret reproduit ensuite textuellement le second paragraphe de l'article 61 de l'ordonnance du 14 juin 1844.

M. l'amiral de CUVERVILLE. — Nous n'avons jamais dit le contraire.

M. LE RAPPORTEUR. — Quelle est la portée réelle de ces textes, qui servent de justification à M. l'amiral de Cuverville pour abjurer ses sentiments de jadis envers l'inspection permanente?

M. l'amiral de CUVERVILLE. — Je n'ai rien abjuré; je ne suis pas de ceux qui abjurent! (*Très bien! très bien! à droite.*)

M. LE RAPPORTEUR. — La responsabilité du préfet maritime y est affirmée comme une responsabilité d'ordre général. Elle peut être et elle doit être actionnée si, par la faute personnelle du préfet, par sa négligence, par la méconnaissance de la mission qui lui incombe, il s'introduit dans l'administration de l'arsenal des habitudes de désordre, de paresse ou de gaspillage. Mais elle ne fait nullement obstacle à la responsabilité particulière des chefs de service...

M. l'amiral de CUVERVILLE. — Assurément.

M. LE RAPPORTEUR. — Dans la limite des attributions conférées à chacun d'eux.

M. l'amiral DE CUVERVILLE. — Nous n'avons jamais nié cette responsabilité!

M. LE RAPPORTEUR. — Nous avons deux manières différentes de l'entendre; laissez-moi exprimer la mienne.

Cette responsabilité, — je parle de celle des chefs de service, — s'exerce avec liberté, ou, pour employer le mot propre, avec autonomie, en ce qui concerne la gestion réglementaire de leurs services.

Elle les engage et les engage seuls — retenez le mot — pour tous les actes de cette gestion. Elle ne cesse et ne s'évanouit que si un ordre formel du préfet maritime, un ordre écrit, dit l'ordonnance du 14 juin 1844, un ordre écrit, répète le décret du 25 août 1900, leur dicte une conduite ou leur impose des opérations qui ne rentrent pas dans le cadre des lois, ordonnances et règlements. Voilà, Messieurs, la signification vraie de ces textes, si les textes ont une signification.

Eh! ne sentez-vous pas que si vous sortez de cette interprétation littérale qui résulte de la seule lecture des textes, c'en est fait de l'autonomie des services? C'en est fait dès lors de la raison d'être du contre-projet.

M. l'amiral DE CUVERVILLE. — Non!

Digitized by Google

M. LE RAPPORTEUR. — Je dis que c'en est fait de l'autonomie des services. Car si la surveillance du commissariat.....

M. l'amiral DE CUVERVILLE. — Le contrôle !

M. LE RAPPORTEUR. — .....ne se borne pas à contrôler, si elle a pour but d'empêcher que la responsabilité du préfet maritime ne soit compromise dans les opérations de l'arsenal, que vous le vouliez ou non, que vous le disiez ou non, elle constitue une immixtion directe dans ces opérations et contrairement à l'idée fondamentale de tout contrôle, elle a pouvoir d'arrêt sur elles, en faisant le préfet maritime juge de la question de savoir s'il lui convient, sous prétexte de mettre à l'abri sa responsabilité, de les autoriser ou de les interdire [1].

C'est en vain que nos collègues rétabliront à l'usage du préfet maritime, la surveillance du commissariat. Cette surveillance ne donnera, dans l'avenir, que ce qu'elle a donné dans le passé.

Faut-il donc dire à cette tribune ce qui a été dit et redit cent fois sur la vanité, sur l'inanité de la surveillance administrative du commissariat ?

Faut-il vous citer les témoignages recueillis à ce propos, de toutes bouches, dans l'enquête de 1894 ? Faut-il vous apprendre que les hommes les plus dévoués du commissariat ont qualifié eux-mêmes cette surveillance de fiction vaine et dangereuse ? C'est le terme employé par M. Bouchard, dont l'amiral de Cuverville invoquait le souvenir ? Faut-il enfin vous rappeler que, dans toutes les séances de la Chambre des députés, où cette question est venue en discussion, aucun orateur n'est monté à la tribune, aucune voix ne s'est fait entendre pour défendre une organisation également condamnée par son impuissance intrinsèque et par les irresponsabilités qui en étaient la suite inévitable ?

Ne croyez pas, Messieurs, qu'en tenant ce langage, je veuille marquer pour le corps du Commissariat le moindre sentiment de défaveur. J'éprouve pour ce corps, et je suis convaincu que tous mes collègues de la majorité de la commission se rencontrent avec moi dans le même sentiment, une estime sincère, raisonnée et profonde.

J'apprécie à leur valeur les hommes distingués qui le composent, et qui n'ont pu y pénétrer que comme une élite, à la suite d'un concours très sérieux. Je les regarde comme étant tout à fait à la hauteur de leur tâche, quand ils se renferment dans les services qu'il leur appartient de diriger en propre, et j'adhère de tout cœur aux paroles de justice et de reconnaissance que notre honorable collègue M. d'Audiffret-Pasquier prononçait, il y a trente ans, à la tribune de l'Assemblée de Versailles, comme président à la commission d'enquête sur les marchés de la guerre, quand il disait que le

[1] L'ingérence du commissariat dans les affaires des autres services créerait un énervement bien autrement grand que celui dont on fait grief au contrôle résident. Ce n'est pas au nom du ministre qu'il s'exercerait, mais au nom d'un chef présent sur les lieux et qui, sous l'impression des observations faites, pourrait être conduit à intervenir plus étroitement qu'il ne convient dans la marche de certains services et dans le détail des opérations. A-t-on recueilli l'opinion des directeurs sur le contrôle confié au commissariat ? Certains d'entre eux l'accepteraient parce qu'en réalité il ne s'exercerait pas. L'histoire du passé et d'un passé récent est là pour le prouver.



Digitized by Google

ministère de la marine était le seul qui eût eu ses magasins bien pourvus et qui eût fait vivre ses troupes, le seul qui eût fait, de ses crédits, un usage irréprochable.

Mais, Messieurs, celui-là dénaturerait la pensée de l'honorable M. d'Audiffret-Pasquier, celui-là falsifierait son témoignage, qui prétendrait l'adjuger en bénéfice propre au commissariat. Car M. d'Audiffret-Pasquier s'empressait d'ajouter que, si le ministère de la marine s'était montré digne de sa haute mission dans des conjonctures si critiques, il le devait à ce que la marine possédait, suivant ses propres expressions, un corps de contrôleurs indépendants.

Or, Messieurs, ce corps de contrôleurs indépendants, à qui s'appliquent surtout les éloges de M. d'Audiffret-Pasquier, c'est précisément cette inspection permanente que le contre-projet veut détruire. (*Très bien! très bien! à gauche.*)

J'en appelle donc avec confiance des opinions individuelles des auteurs du contre-projet au jugement officiel de M. le président de la commission d'enquête sur les marchés de la guerre.

Messieurs, le commissariat eût-il les qualités voulues pour remplir la mission que le contre-projet veut lui confier, un principe d'ordre général surgirait aussitôt pour l'en empêcher. Ce principe, qui domine toute notre administration, ne permet pas de remettre à un même corps le contrôle de ses actes. Autrement, il n'y a plus de contrôle : l'esprit de camaraderie le tue.

Les auteurs du contre-projet se sont autorisés de ce principe pour substituer dans nos arsenaux le contrôle du commissariat au contrôle de l'inspection, sous prétexte que, suivant le système du projet de loi, l'inspection mobile ayant à s'exercer sur les fonctionnaires de l'inspection permanente, qui appartiennent au même corps qu'elle, serait impressionnée par le sentiment de la solidarité et manquerait de liberté dans ses appréciations.

L'argument pèche par la base, attendu que le prétexte est inventé de toutes pièces. Non, le projet de loi ne superpose nullement l'inspection mobile, comme surveillante, à l'inspection permanente ; il assigne à chacune d'elles des tâches distinctes. Il donne à l'inspection permanente le contrôle journalier des ports; il réserve à l'inspection mobile des missions temporaires, où elle supplée l'inspection permanente.

Mais si l'argument est inexact en ce qui concerne l'inspection, il est des plus justes et des mieux motivés en ce qui regarde le commissariat. De la sorte, il se retourne contre ses auteurs.

Dans notre organisation actuelle, le commissariat gère directement un certain nombre de services : les subsistances, la solde, l'habillement et le couchage, services qui ne représentent pas de petites sommes. Il participe à la gestion de plusieurs autres. Le contre-projet ne propose pas de lui retirer ses attributions; il les lui garde, avec raison d'ailleurs, et il fait contrôler les commissaires qui en sont chargés par d'autres commissaires.

De bonne foi, Messieurs, quelle confiance peut-on avoir dans un pareil contrôle ? Que n'a-t-on pas dit contre l'esprit de corps et les obstacles presque insurmontables qu'il oppose à la recherche des responsabilités ? Est-ce que, par hasard, cet esprit de corps serait étranger au commissariat ?

Digitized by Google

Ce serait, je crois, pousser un peu trop loin la naïveté volontaire que de l'affirmer. Le commissaire qui contrôlera un autre commissaire aura un penchant instinctif, souvent irrésistible, à le juger avec bienveillance. Il croira servir les intérêts de sa corporation en fermant les yeux sur les défectuosités d'une gestion vicieuse, et, comme il aura nécessairement de sa corporation une très haute opinion, il croira servir du même coup les intérêts du pays.

M. l'amiral DE LA JAILLE. — Mais ce contrôleur sera contrôlé!

M. LE RAPPORTEUR. — Nous n'en finirions pas, alors! Par qui sera-t-il contrôlé?

M. l'amiral DE LA JAILLE. — Par le contrôle mobile.

M. LE RAPPORTEUR. — J'y arrivais. Sans doute, comme le remarque M. l'amiral de la Jaille, sous forme de correctif à l'inconvénient que je viens de signaler; l'inspection mobile viendra plus tard, à son heure, pour réprimer l'esprit de camaraderie. Soit; l'inspection mobile viendra plus tard; mais elle viendra comme viennent toutes les inspections mobiles, après le fait accompli, après les fautes commises, après les erreurs accumulées. Elle viendra, n'ayant d'autre avantage que de signaler au ministre de la marine ces fautes et ces erreurs, si toutefois il en reste des traces dans les documents à vérifier, ni d'autre consolation que l'espérance problématique d'en empêcher le retour.

Puis, la tournée d'inspection finie, les choses reprendront, dans l'arsenal, leur cours ordinaire; les mêmes errements entraineront les mêmes résultats.

Dans l'intervalle, il est vrai, aucun bruit importun n'aura troublé la paix de l'arsenal, aucune remontrance haïssable n'aura dérangé la quiétude d'esprit du préfet maritime.

M. l'amiral DE CUVERVILLE. — Oh!

M. LE RAPPORTEUR. — .....car, il y aurait, Messieurs, de la naïveté à se le dissimuler : le contre-projet s'inspire principalement d'un motif : c'est le désir d'épargner aux préfets maritimes la vue de ce personnage odieux parce qu'il est indépendant.....

M. l'amiral DE CUVERVILLE. — Allons donc!

M. LE RAPPORTEUR. — .....la vue de l'inspecteur délégué du ministre, dont l'indépendance contraste avec la soumission des autres fonctionnaires.

M. l'amiral DE CUVERVILLE. — Je proteste.

M. LE RAPPORTEUR. — Vous protestez? Il fallait donc retenir votre plume avant d'écrire cela même dans votre exposé des motifs. Là, vous ne vous en êtes pas caché.

Au nombre des griefs principaux que vous avez imputés à l'inspection permanente, vous avez mis en propres termes celui de jouir d'une indépendance fâcheuse vis-à-vis du préfet maritime. Ce sont vos propres expressions.

M. l'amiral DE CUVERVILLE. — Eh bien, il n'y a là rien d'odieux. (*Exclamations ironiques à gauche.*)

M. LE RAPPORTEUR. — Vous répondez à un argument par un mot; si c'est votre manière de raisonner, ce n'est pas la mienne.

M. l'amiral DE CUVERVILLE. — Certainement je proteste contre le mot d'odieux que vous venez d'employer.

Digitized by Google

M. le Rapporteur. — Nous voilà donc ramenés à la thèse des anciens amiraux, qui est restée, à travers les temps et les vicissitudes des gouvernements, à part quelques exceptions d'autant plus louables qu'elles sont plus rares, la thèse favorite des préfets maritimes d'aujourd'hui.

Messieurs, je ne me permettrai pas, et j'ai conscience de ne m'être jamais permis à cette tribune, une parole qui puisse être interprétée comme un manque de courtoisie ou de déférence envers nos officiers généraux de l'armée de mer.

M. le comte de Maillé. — Vous n'avez pas fait autre chose aujourd'hui.

M. le Rapporteur. — Mais j'ai bien le droit de m'étonner de la renaissance d'une thèse qu'on pouvait croire abandonnée à jamais. J'ai d'autant plus le droit de m'en étonner que les régimes politiques qui ont affirmé avec le plus de force l'indépendance de l'inspection à l'égard du préfet maritime ont été des régimes autocratiques et militaires [1].

C'est le premier consul Bonaparte qui a inscrit cette indépendance dans le règlement du 7 floréal an VIII, cette première charte de nos préfectures maritimes.

C'est, à cinquante ans de distance, le second empire qui a renouvelé cette inscription dans le décret du 12 janvier 1853, peu d'années après cette enquête parlementaire de 1849 où les amiraux, préfets maritimes d'alors, avaient arraché à la faiblesse des membres de la commission d'enquête, à l'encontre de l'inspection permanente, un arrêt de mort que le président Jules Dufaure déplorait, tout en le rendant.

La même clause d'indépendance se retrouve dans les premières ordonnances sur l'organisation de la marine émanées de la monarchie des Bourbons. Si, dans la suite, cette monarchie a faibli sous la pression de ses amiraux, et si la monarchie de Juillet, cédant à cette pression grandissante, a dépossédé l'inspection permanente de ses attributions au profit du commissariat, cette faiblesse n'a eu qu'un temps, et elle a été expiée, suivant le mot de Barthe, le premier président de la Cour des comptes de l'époque, par neuf années de désordres administratifs et par un déficit de 93 millions dans le budget de la marine.

C'est une ordonnance royale, celle du 14 juin 1844, qui a rendu le contrôle des arsenaux à l'inspection permanente avec l'indépendance de la fonction, qui est la condition obligée de son exercice.

Ainsi, Messieurs, pendant un siècle, — si l'on en défalque une dizaine d'années, — tous les gouvernements de France ont assujetti à une inspection indépendante l'administration quotidienne de nos arsenaux. Tous lui ont ordonné de requérir des chefs de service et, au besoin, des préfets maritimes, l'observation des lois, décrets et règlements. Les plus despotiques,

[1] Les quelques dates citées par le rapporteur démontrent la vérité de son assertion, mais une lecture attentive de l'histoire de l'administration de la marine prouve péremptoirement que l'institution du contrôle indépendant et résident est le système le plus libéral que puisse concevoir un gouvernement soucieux de sa responsabilité. La mainmise de l'intendant sur tous les pouvoirs de l'arsenal, puis la dualité établie entre l'intendant et le commandant de la marine constituaient des procédés de contrôle infiniment plus rigoureux que celui contre lequel le commandement proteste aujourd'hui.

Digitized by Google

les plus enclins à ménager l'armée pour s'en faire un instrument de règne... (*Protestations à droite*), l'homme de Brumaire et l'homme de Décembre ont été les plus résolus à vouloir l'indépendance de l'inspection et à la maintenir dans leurs décrets.

Qu'espère-t-on aujourd'hui, en nous contraignant de réveiller ces souvenirs ? Croit-on obtenir du Sénat républicain un acte de condescendance et le déterminer à abandonner une pratique séculaire ?

Mais alors, quel motif capital allègue-t-on pour le déterminer ?

On allègue que le préfet maritime, responsable de l'administration de l'arsenal, perd les moyens de dégager sa responsabilité en perdant l'aide du commissariat surveillant.

Messieurs, je vous ai montré en quoi consistait la responsabilité du préfet maritime ; je ne reviendrai pas là-dessus. Je dirai seulement, comme réponse décisive au motif allégué, que, si le concours du commissariat fait défaut au préfet maritime, le contrôle de l'inspection lui reste ; que ce contrôle, dont nos contradicteurs rapetissent tant qu'ils peuvent l'efficacité pour les besoins de l'argumentation, lui procure d'une façon en quelque sorte automatique, par les communications réglementaires et quotidiennes des cahiers d'observations, toutes les indications susceptibles de l'avertir de ce qu'il lui importe de savoir sur l'état et le fonctionnement des services.

Le ministre de la marine, dont la responsabilité est bien plus haute que celle du préfet maritime, se contente des renseignements qui lui viennent de ce contrôle. Il estime avec raison que tout marche à souhait dans l'arsenal, quand l'inspection permanente ne trouve rien à redresser et qu'elle se tait. Pourquoi le préfet maritime serait-il inutilement plus difficile et plus exigeant ? Il a même une source d'informations qui ne va pas jusqu'au ministre, les cahiers d'observations de l'inspection, dont il est fait juge, quand les services en contestent la justesse et dont il reste l'arbitre au premier degré, le plus souvent même en dernier ressort.

Estime-t-il que des informations plus complètes, plus précises ou plus vastes lui sont indispensables ? Il n'a qu'à s'adresser à l'inspection, et le contrôle des ports ou, sur l'ordre du ministre, le service des missions s'empresse de donner satisfaction à ce désir légitime.

Ainsi, Messieurs, quoi qu'on vous en dise, ce n'est pas en se retranchant derrière un prétendu manque d'informations qu'on peut accuser le projet de loi de compromettre la responsabilité du préfet maritime.

D'ailleurs, laissez-moi le dire au risque d'éveiller encore quelques susceptibilités, on se ferait du préfet maritime une idée tout ensemble orgueilleuse et mesquine, si l'on se le représentait comme un auguste personnage, confiné dans sa demeure, étranger aux allées et venues des uns et des autres dans l'arsenal, attendant tranquillement dans son cabinet des rapports plus ou moins rares, pour s'occuper des intérêts dont il a la garde.

Une préfecture maritime n'est pas un poste honorifique ; elle oblige le titulaire à un labeur de tous les jours, j'ose dire de toutes les heures. Plus le préfet maritime s'entretiendra avec ses directeurs, plus il s'enquerra de l'état de leurs services, plus il provoquera de leur part des communications et des échanges de vue, et plus aussi son administration se ressentira avantageusement de cette initiative personnelle.

Digitized by Google

M. l'amiral DE CUVERVILLE. — C'est ce qui se fait constamment.

M. LE RAPPORTEUR. — On vante à juste titre l'activité des arsenaux de l'Angleterre. Plusieurs causes y concourent. La méthode de travail et l'action individuelle du surintendant de l'arsenal, qui peut être considéré à ce point de vue comme l'analogue du préfet maritime, y ont certainement une part très grande.

Les directeurs des grands services ont, tous les matins, un entretien avec le surintendant; ils lui font des rapports verbaux sur l'état des travaux; ils prennent ses conseils, en échange de leurs indications. C'est ainsi qu'une même pensée et une même volonté circulent dans le corps entier. Il n'y a ni perte de temps, ni à-coup, parce que tout y est concerté régulièrement dans un esprit d'entente où l'amour-propre n'a que faire.

M. l'amiral DE CUVERVILLE. — Il en est de même pour les préfets maritimes.

M. LE RAPPORTEUR. — Il dépend de nos préfets maritimes d'imprimer à leurs arsenaux cette marche harmonique; il dépend d'eux d'y acclimater à tout jamais le travail en commun et la collaboration amicale, à l'exclusion des suggestions dissolvantes de la rivalité des corps et de l'amour-propre.

M. l'amiral DE CUVERVILLE. — Ce n'est pas nous qui les introduisons.

M. LE RAPPORTEUR. — Vous avez des flatteurs qui vous conseillent de vous draper dans votre autorité prépondérante. Employez-la plutôt à exiger de tous les services l'accomplissement régulier de leurs fonctions respectives et la soumission absolue aux lois, décrets et règlements.

M. l'amiral DE CUVERVILLE. — C'est ce que nous faisons.

M. LE RAPPORTEUR. — Donnez vous-mêmes l'exemple de cette soumission aux règlements.

Or, puisque vous me forcez à le dire, mon cher collègue, les comptes rendus de l'enquête de 1894 nous ont révélé que telle n'était pas la pratique de tous les préfets maritimes d'alors. Si certains d'entre eux — et vous tout le premier — ont été justes envers l'inspection permanente, d'autres ont rabaissé comme à plaisir les services qu'elle a rendus, exagérant en échange avec une partialité manifeste les services rendus par le commissariat.

M. l'amiral DE CUVERVILLE. — Le mot « abaissé » est exagéré !

M. LE RAPPORTEUR.—Et comme si le rôle de l'inspection, obligée de relever les erreurs et les irrégularités des autres services, n'était pas déjà en soi un rôle suffisamment ingrat, ils se sont ingéniés à en faire ressortir les côtés désagréables. On peut conjecturer, par le langage qu'ils ont tenu devant la commission d'enquête, le langage qu'ils ont dû tenir en comité privé, devant leurs directeurs.

Mais, Messieurs, nous avons mieux que des conjectures à former sur ce point, et, puisque j'ai commencé à citer des faits, j'en citerai un autre qui prouvera la véracité de mes paroles.

Nous trouvons dans le compte rendu de l'enquête une déposition particulièrement instructive à ce sujet; c'est celle de l'amiral Vignes, ancien préfet maritime de Toulon.

M. l'amiral DE CUVERVILLE. — Il est mort ne l'attaquez pas ! (*Exclamations sur un grand nombre de bancs.*)

Digitized by Google

M. LE RAPPORTEUR. — Non seulement l'inspection y est représentée, par une exagération ridicule, comme la chose du monde la plus condamnable, — ce sont les termes de la déposition, — non seulement son travail y est caractérisé par le mot aussi injuste que déplacé de brimade, non seulement, alors que le rapport de fin d'année de l'inspecteur en chef établissait que les économies réalisées cette année-là par l'inspection permanente se montaient à 189,000 francs, l'amiral a prodigué les railleries à ce service en le montrant prêt à triompher pour avoir découvert une erreur de quelques centimes, mais il résulte encore d'un extrait de la correspondance de ce préfet maritime avec ses directeurs que, s'il leur recommandait d'obéir aux règlements, ce n'était pas tant parce qu'ils devaient les respecter que parce qu'ils échapperaient ainsi à ce que l'amiral appelait, par une expression également déplacée, les « exigences de l'inspection ».

Messieurs, il se peut que l'inspection permanente n'ait pas réalisé tous les avantages de son institution. Mais la faute en est, pour une bonne part, à l'indifférence, pour ne pas dire à l'hostilité que certains préfets maritimes ont manifestée pour son œuvre. Antipathique aux autres services qui ne voulaient voir en elle qu'un censeur mal intentionné, au lieu de la regarder comme une conseillère et comme une amie, elle se heurtait encore au mauvais vouloir de ces préfets qui s'offusquaient de son indépendance. Qui pourrait nier qu'il résultât de cet état de choses une double entrave à l'efficacité de son action ?

Messieurs, il est temps que cette situation prenne fin, si tant est qu'elle existe encore, ce que je ne crois pas. Mais il y a deux manières d'y remédier. La première consiste à retirer des arsenaux l'inspection permanente pour y laisser se déployer sans contrepoids modérateur l'autorité du préfet maritime.

M. l'amiral de CUVERVILLE. — Nous ne voulons pas de ce système.

M. LE RAPPORTEUR. — C'est la manière du contre-projet.

L'autre consiste à sanctionner définitivement, par l'autorité souveraine de la loi, les décrets antérieurs qui ont institué, dans l'intérêt du Trésor public, le contrôle des ports et l'indépendance de son action. C'est la manière du projet de loi.

Messieurs, c'est à vous de choisir.

L'adoption du contre-projet signifiera que vous tenez pour fâcheuse, suivant le langage des auteurs du contre-projet, l'indépendance de l'inspection permanente et que vous voulez vous en remettre à la conscience du préfet maritime du soin d'observer et de faire observer les lois, décrets et règlements.

M. l'amiral de LA JAILLE. — Mais vous vous trompez !

M. LE RAPPORTEUR. — Au contraire, l'adoption du projet de loi signifiera que vous entendez maintenir désormais à l'abri de toute contestation, dans nos arsenaux maritimes, dans ces usines gigantesques, où s'engouffrent et se dépensent ces centaines de millions que vous votez annuellement pour notre défense navale, des fonctionnaires indépendants, délégués directs du ministre de la marine, et chargés, en cette qualité, de vérifier au jour le jour la régularité des opérations et la légalité des dépenses. (*Très bien ! très bien ! à gauche.*)

Digitized by Google

Messieurs, je ne crois pas m'aventurer en disant que votre choix est fait. Si le ministre de la marine est responsable devant vous du budget que vous lui votez, vous êtes responsables devant le pays des sommes énormes qui le composent. (*Marques d'assentiment à gauche et au centre.*)

Vous n'avez pas le droit de vous désintéresser de leur emploi. Au contraire, vous avez le devoir étroit de le surveiller et de le faire surveiller aussi rigoureusement que possible, sans vous inquiéter de savoir si le mode de surveillance importune quelque amour-propre mal placé. (*Très bien! très bien!*)

Plus la surveillance sera pressante et minutieuse, plus elle garantira votre responsabilité. Qu'elle ne craigne pas de s'attaquer aux petites sommes. Qu'elle ne rougisse pas de descendre aux infiniment petits, aux centimes. Ces infiniment petits sont sacrés. Ils sont faits du labeur de nos ouvriers et de l'épargne de nos paysans. (*Très bien! très bien! et vifs applaudissements au centre et à gauche*[1].)

*Voix nombreuses.* — A demain!

M. LE PRÉSIDENT. — J'entends demander le renvoi de la discussion à la prochaine séance.

Il n'y a pas d'opposition?...

La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.

### Scrutin sur le renvoi à la commission du contre-projet de l'amiral de Cuverville.

| | | |
|---|---|---|
| Nombre des votants | | 241 |
| Majorité absolue | | 121 |
| Pour l'adoption | 42 | |
| Contre | 199 | |

Le Sénat n'a pas adopté.

ONT VOTÉ POUR :

MM. Audiffret-Pasquier (duc d').

Baduel. Béjarry (de). Bérenger (général). Blois (comte de). Bodinier. Boularan. Bourganel.

Carné (marquis de). Cuverville (amiral de).

Duchesne-Fournet.

Farinole. Fleury (Paul).

Gailly. Goulaine (comte de). Gourju.

[1] Le vote de la loi sur le contrôle n'aura pas été accueilli avec faveur par la majorité des officiers généraux de la marine; il ne faut pas se bercer d'illusion à cet égard; mais en manifestant d'une manière indiscutable sa volonté de confirmer le mandat de l'inspection de la marine, le Parlement aura affirmé le droit de contrôle du pouvoir civil sur les actes administratifs des militaires, il aura donné une grande et salutaire leçon qui aura dans l'avenir un retentissement prolongé.

Digitized by Google

Halgan. Haugoumar des Portes.
Japy (général).
La Jaille (amiral de). Lamarzelle (de). Le Cour Grandmaison (Henri). Le Provost de Launay. Le Roux (Paul).
Maillard. Maillé (comte de). Marcère (de). Martell (Édouard). Mercier (général). Merlet. Montfort (vicomte de).
Ollivier (Auguste).
Pontbriand (du Breil, comte de). Ponthier de Chamaillard. Poriquet.
Rambaud (Alfred). Repiquet. Riou (Charles).
Saint-Germain (général de). Saisy (Hervé de). Sébline.
Tréveneuc (comte de).

ONT VOTÉ CONTRE :

MM. Abeille (Valentin). Alasseur. Allemand (César) (Basses-Alpes). Aucoin. Aunay (comte d').
Barbey. Barrière. Basire. Bassinet. Bataille. Beaupin. Belle. Béraud. Berdoly. Bérenger. Bernard. Bézine. Bidault. Bisseuil. Bizarelli. Bizot de Fonteny. Blanc (Philippe). Bonnefoy-Sibour. Bontemps. Boudenoot. Bouffier. Bouilliez (Achille). Bourgeat. Brugnot. Buvignier.
Caduc. Calvet. Casabianca (de). Cassou. Cazot (Jules). Chantagrel. Chantemille. Charles Dupuy. Chaumié. Chovet. Cicéron. Claeys. Clamageran. Cocula. Collinot. Combes. Cordelet. Cornil. Costes. Courcel (baron de). Couteaux. Crozet-Fourneyron. Cuvinot.
Danelle-Bernardin. Darbot. Delcros. Dellestable. Delpech. Demôle. Denoix. Depreux. Deschanel. Desmons. Destieux-Junca. Diancourt. Drouhet (Théodore). Dubois (Émile). Dubost (Antonin). Dupuy (Jean). Durand-Savoyat (Émile). Dusolier (Alcide). Duval (César).
Fabre (Joseph). Fagot. Fayard. Folliet. Forest (Charles). Forichon. Fortier. Fougeirol. Francoz. Freycinet (de). Froment. Fruchier.
Galtier. Garreau. Gauthier (Aude). Gayot (Émile). Gervais. Géry-Legrand. Giguet. Gillot. Girard (Alfred). Girard (Théodore). Giresse. Godin (Jules). Gomot. Goujon. Goutant. Gravin. Grévy (général). Grimaud. Guérin (Eugène). Guillemaut. Guillier. Guyot.
Haulon. Hugot (Côte-d'Or). Huguet.
Jouffrault (Camille). Jouffray.
Knight.
Labiche (Émile). Labrousse. Lacombe. Latappy. Laterrade. Lecomte (Maxime). Lefèvre (Alexandre). Legludic. Lelièvre. Leporché. Leroux (Aimé). Leydet (Victor). Lordereau. Lourties.
Macherez. Magnien. Magnin. Malézieux. Marquis. Martin (Félix). Mazeau. Méric. Mézières. Millaud (Édouard). Milliès-Lacroix. Mir (Eugène). Monier. Monis (Ernest).
Nioche.
Obissier Saint-Martin. Ournac. Ouvrier.
Parisot (Louis). Paul Gérente. Pauliac. Pauliat. Paul Strauss. Peaudecerf. Pédebidou. Perréal. Perrier (Antoine). Petitjean. Peytral. Piettre. Piot. Pochon. Poirrier (Seine). Ponlevoy (Frogier de). Pozzi. Pradal.

Digitized by Google

Rambourgt. Ratier (Antony). Raynal. Renard. Renaudat. Reymond. Ringot. Rolland. Rouvier (Paul).

Saint-Germain. Saint-Prix. Saint-Romme. Sal (Léonce de). Savary. Sigallas.

Tassin. Tellier. Thézard (Léopold). Thoret. Thuillier. Tillaye. Trarieux. Treille (Alcide). Trystram. Turgis.

Vagnat. Vallé. Velten. Viger. Vilar (Édouard). Villard. Vinet. Viseur. Vissaguet. Vuillod.

Waddington (Richard). Waldeck-Rousseau.

N'ONT PAS PRIS PART AU VOTE :

MM. Bernot. Berthelot. Billot (général). Boissel (Victor). Bonnefille. Borriglione. Boulanger (Ernest). Briens. Cabart-Danneville. Camparan. Charmes (Francis). Chauveau (Franck). Constans. Delobeau. Demarçay (baron). Denis (Gustave). Develle (Edmond). Duboys Fresney. Dufoussat. Expert-Bezançon. Fallières. Forgemol de Bostquénard. Frézoul. Gauthier (Haute-Saône). Girault. Gotteron. Gouin. Guérin (Henri). Hébrard (Jacques). Labbé (Léon). Labiche (Jules). Laporte-Bisquit. Lavertujon (Henri). Legrand. Luro. Maret. Milliard. Monestier. Monsservin. Moroux. Outhenin-Chalandre. Parissot (Albert). Pichon. Pinault. Porquier. Prevet. Prillieux. Raquet. Roussel (Théophile). Saillard. Silhol. Teisserenc de Bort. Thomas. Wallon.

ABSENTS PAR CONGÉ :

MM. Bruel. Deandreis. Garran de Balzan.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

| | | |
|---|---|---|
| Nombre des votants | | 246 |
| Majorité absolue | | 124 |
| Pour l'adoption | 44 | |
| Contre | 202 | |

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

## *Séance du 18 février 1902.*

M. LE PRÉSIDENT. — L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant organisation du corps du Contrôle de l'administration de la marine.

La parole est à M. l'amiral de Cuverville.

M. l'amiral DE CUVERVILLE. — Messieurs, rien n'est plus pénible que de voir sa pensée incomprise ou travestie, quels que soient les efforts faits pour la préciser.

J'ai déclaré au Sénat de la façon la plus nette que j'étais un partisan résolu du contrôle, du contrôle permanent en particulier. Or, M. le rapporteur persiste à déclarer que j'ai abjuré mes opinions sur ce point, et que je

Digitized by Google

suis un adversaire du contrôle permanent; il donne à entendre que je veux le détruire en employant une voie détournée. Le Sénat a entendu, hier, mon collègue et ami, M. l'amiral de la Jaille, exposer dans un langage mesuré, clair et précis, la genèse du contre-projet qui est actuellement en discussion. Il nous a expliqué comment une commission réunie en 1896, sous sa présidence, avait abouti à un projet de loi déposé antérieurement à celui que vous allez discuter. Il nous a dit, en outre, que l'autonomie à donner aux directions de nos arsenaux paraissant nécessaire, une commission interministérielle s'était réunie, et, sur la demande de deux inspecteurs des finances qui faisaient partie de cette commission, avait décidé, dès la première séance, que, tout en accordant aux directeurs de travaux leur autonomie administrative, on organiserait une surveillance des actes administratifs de ces directions, dans le but de permettre au préfet maritime de couvrir sa responsabilité.

Ces explications que M. l'amiral de la Jaille nous a données avec une entière sincérité et avec une expérience acquise au prix d'un labeur considérable, me paraissaient de nature à faire impression sur le Sénat. Or, à toutes ces déclarations, que nous répond M. le rapporteur? Il nous répond toujours de la même façon : « Vous voulez détruire le contrôle permanent. »

Nous organisons un contrôle supérieur mobile en même temps qu'un contrôle permanent; nous les confions à deux corps séparés; nous disons que le contrôle supérieur vérifiera les actes du contrôle permanent et vous n'appelez pas cela un contrôle! Vous vous refusez à voir dans cette organisation un contrôle sérieux! Pourquoi? Parce que nous demandons que le contrôle permanent agisse pour le compte du préfet maritime! [1].

Vous nous dites : « Mais le préfet maritime n'a qu'une responsabilité très limitée; les responsables, aujourd'hui, ce sont les directeurs. » A cela, je réponds : « Un préfet maritime qui est le délégué du ministre, qui est le chef de l'arsenal, qui est le directeur de la grande usine que j'ai déjà décrite, ne peut se croiser les bras; il ne peut pas, sachant qu'il a la responsabilité des dotations budgétaires attribuées à son port, se désintéresser des dépenses qui s'y font et de leur bonne utilisation; il ne peut pas se désintéresser de la question des liquidations; il ne peut pas, encore une fois, s'exposer au reproche d'avoir laissé dépasser les crédits qui étaient affectés à son arsenal. »

Il me semble que cet exposé est d'une clarté limpide et que, par conséquent, on ne peut pas dire que nous nous opposons à l'organisation d'un contrôle!

Alors arrive la grande objection : « Mais le commissaire, c'est un surveillant administratif, ce n'est pas un contrôleur; il est mêlé déjà à l'action pour les revues, pour les armements, pour les subsistances. »

Messieurs, peut-on dire sérieusement que le commissaire ne peut pas

[1] La commission de la marine et le gouvernement ne veulent pas du contrôle exercé au nom du préfet maritime, par un corps subordonné parce que, d'une part, l'indépendance est la qualité essentielle d'un contrôle digne de ce nom et aussi parce que la conséquence d'une semblable institution serait, soit la suppression des contrôles résidents, soit (et c'est ce que poursuit l'amiral de Cuverville) l'effacement du droit de contrôle ministériel devant le droit du préfet maritime. Voilà qui est d'une clarté limpide pour employer les expressions de M. de Cuverville.

Digitized by Google

être, en soi, un contrôleur, alors que précisément ces contrôleurs dont vous faites un si grand éloge se recrutent dans ce corps du Commissariat qui nous a rendu et continue de nous rendre tant de services? Comment ne pas admettre que ces commissaires puissent faire des contrôleurs, si on les met complètement en dehors de l'action administrative?

Supposons, Monsieur le Ministre, pour un instant, que les commissaires soient déchargés de toute surveillance administrative; qu'ils ne soient plus participants à un degré quelconque à l'action; ne seraient-ils pas aptes à faire d'excellents contrôleurs? Je crois, Messieurs, que la question ainsi posée est d'avance résolue.

Puisqu'on recrute actuellement le corps des contrôleurs dans le corps des commissaires, il n'y a pas de bonne raison à donner pour que, le jour où on organisera le contrôle permanent d'une façon conforme à nos propositions, on ne se serve pas des commissaires pour le constituer.

Il s'agit maintenant de répondre à l'objection formulée et de voir si, réellement, les commissaires, dont nous voulons faire des contrôleurs, participent encore à l'action depuis la suppression du détail des travaux.

Je croyais que nous avions répondu à cette question dans l'exposé des motifs de notre proposition de loi.

Vous m'obligez, Monsieur le Rapporteur, à demander au Sénat la permission de lui lire une partie, d'ailleurs très courte, de cet exposé des motifs :

« Vous prétendez, nous dit-on, que si le contrôle permanent et le contrôle supérieur mobile sont exercés par des fonctionnaires appartenant à un même corps, l'esprit de camaraderie empêchera les agents du contrôle mobile de faire tout leur devoir vis-à-vis des agents du contrôle permanent. Mais on peut vous retourner cette critique, puisque, dans votre système, ce seraient des commissaires qui contrôleraient localement d'autres commissaires aux détails des subsistances, des revues et des armements. »

Voilà bien, n'est-ce pas, Messieurs, l'objection? Voici la réponse :

« Nous répondrons qu'aux détails des revues et des armements, le commissariat ne faisant que centraliser, vérifier et régulariser les dépenses des équipages à terre et à la mer ainsi que des corps constitués dont les intérêts sont confiés à des conseils d'administration ou à des commandants comptables, il n'y a là en réalité que des opérations de contrôle et nous ne voyons pas l'utilité qu'il y aurait à faire contrôler ces opérations par un contrôle local autre que celui confié au commissariat, le contrôle supérieur mobile — que vous passez sous silence, Monsieur le Rapporteur — nous paraissant des plus suffisants pour stimuler le zèle des officiers du commissariat détachés aux détails des revues et des armements.

« Dès lors, l'objection ne saurait être maintenue qu'en ce qui concerne le détail des subsistances où le commissariat a réellement une action administrative.

« Mais ne voit-on pas que cette objection perd beaucoup de sa valeur, quand on songe au correctif qui résulte, dans notre système, de la soumission du contrôle local permanent, — remarquez encore bien, Messieurs, ce mot « de la soumission du contrôle local permanent » — du commissariat à un contrôle supérieur mobile exercé par un autre corps et dont, par conséquent, les constatations seraient là pour mettre obstacle aux complaisances

Digitized by Google

que les commissaires du contrôle local pourraient être tentés d'avoir vis-à-vis de leurs camarades des subsistances ? »

Voilà la réponse, à laquelle, selon moi, on ne peut rien objecter. Il est bien certain que le contrôle, organisé dans ces conditions, sera un contrôle parfaitement efficace [1].

M. le rapporteur, voulant détruire cette proposition, nous fait remonter à 1835 et nous dit qu'à cette date on a fondu dans un seul et même corps les contrôleurs et les administrateurs, pour en faire des commissaires de la marine ; il ajoute qu'on est arrivé à un amalgame qui a produit, dans l'administration, les désordres les plus complets.

Il nous a cité le procès Rollet, de Rochefort. Il nous a dit que, pendant neuf années, « on avait volé à pleines mains et à pleines poches dans la marine ».

Je laisse à l'auteur de cette affirmation la responsabilité d'une accusation qu'on n'entend pas sans doute généraliser.

Mais pourquoi ces faits se sont-ils produits ? Voilà la question. Vouloir assimiler l'organisation prévue dans notre contre-projet à celle de 1835, c'est commettre une erreur injustifiable, et voici pourquoi.

Le tort, le grand tort de l'organisation de 1835 a été de confondre le contrôle et l'administration. Or, nous les séparons, et nous les séparons de la façon la plus complète. D'après notre projet, le contrôle mobile supérieur est aux ordres du ministre, il peut se présenter dans un arsenal à un moment quelconque ; le contrôle permanent est là, travaillant, il est vrai, pour le compte du préfet maritime ; mais pensez-vous que, parce qu'il se met à la disposition du préfet maritime, il abdique son indépendance ? Vous faites bon marché de la conscience des fonctionnaires.

Je vous l'ai dit, il y a toujours une heure, un moment, où le devoir et l'intérêt peuvent se trouver en contradiction ; mais, à cette heure, à ce moment, c'est la conscience qui fait prévaloir le devoir sur l'intérêt. Grâce à Dieu, nous avons des fonctionnaires modèles qui, tous les jours, dans l'accomplissement du devoir, nous donnent l'exemple d'une conscience à l'abri de tout reproche [2].

Messieurs, vous le voyez donc, l'organisation que nous vous proposons est une organisation sérieuse. Elle a l'avantage de mettre à la disposition du ministre, un organe de contrôle qui peut à toute heure le renseigner sur ce qui se passe dans les arsenaux. Elle a l'avantage encore, de ne pas laisser le préfet maritime désarmé en présence des responsabilités qui pèsent sans doute, d'une façon particulière sur les directions de travaux, mais dont il n'est pas, et dont il ne peut pas être déchargé. Il n'est pas possible que des faits regrettables se produisant dans un arsenal ne retombent pas, de près ou de loin, sur le préfet maritime qui est respon-

[1] Il a été répondu, note 1 de la page 1839, à l'objection très aisément réfutable de M. de Cuverville.

[2] Les fonctionnaires du contrôle subordonné auraient toutes les vertus des autres officiers et fonctionnaires de la marine, mais ils seraient sujets aux mêmes faiblesses et on nous propose un système dont le fonctionnement les placerait, à chaque instant, entre leur devoir et leurs intérêts de carrière.

Digitized by Google

sable envers le ministre, de même que le ministre est responsable à son tour envers le Parlement; toutefois, le préfet maritime, je vous l'ai dit, n'est rien si le ministre ne lui accorde pas son entière confiance.

La seconde objection qu'on nous fait, et c'est la plus grave, c'est qu'il n'y a pas de contrôle permanent possible s'il ne jouit d'une pleine et entière indépendance. Il n'y a pas de système parfait; il est incontestable que s'il était possible de faire vivre côte à côte en bonne harmonie le contrôle permanent et le préfet maritime, quels que soient les membres qui le composent, il est certain que si l'entente était toujours parfaite, les choses iraient merveilleusement; mais hélas! l'homme est l'homme.

Et pourquoi donc la commission extraparlementaire qui a fonctionné pendant trois années, qui a entendu toutes les dépositions, qui, en définitive, a été appelée à formuler sur ce sujet particulier des propositions des plus intéressantes, lesquelles, après mûre discussion, ont été votées à une grande majorité, pourquoi donc la commission extraparlementaire a-t-elle demandé qu'on supprimât l'inspection permanente, sinon à cause des nombreux conflits qui surgissaient dans nos arsenaux entre le préfet maritime et l'inspecteur en chef des services administratifs?

Messieurs, il ne faut pas dire que cette commission a pris cette décision parce qu'elle a subi plus ou moins l'influence des officiers généraux ou des fonctionnaires de la marine qui en faisaient partie; il est nécessaire de rétablir sur ce point la vérité. Le Sénat me permettra de le faire. Voici un extrait du procès-verbal de la 31e séance du 15 novembre 1897. Vous le savez, la commission extraparlementaire se composait de 41 membres; sur ces 41 membres, 8 membres seulement étaient fonctionnaires de la marine et, sur ces 8 fonctionnaires de la marine, il n'y avait que 3 amiraux. C'est M. Barbey qui a la parole :

« Messieurs, — dit M. Barbey, — à notre dernière séance, il y a eu un vote très important dont on a parlé dans les journaux. Je ne me serais pas arrêté à ces articles si l'un d'eux n'était signé d'un de nos collègues de la commission, l'honorable M. Pelletan, que je regrette beaucoup de ne pas voir ici.

« Dans cet article, comme dans les autres, on admet que ce soient les officiers généraux de la marine que nous avons l'honneur de voir parmi nous qui ont fait la majorité sur la question de la mobilité de l'inspection.

« Or, en consultant le procès-verbal même qui nous a été distribué, il est facile de se convaincre que c'est une erreur. Ce n'est pas assurément que je dédaigne le vote de MM. les officiers généraux, ce sont des hommes indépendants, profondément dévoués aux intérêts de la marine, qui votent selon leur conscience et avec l'autorité qui leur appartient. »

Je vous remercie, mon cher collègue, de l'hommage que vous avez ainsi rendu à ces officiers. J'ajoutent qu'ils le méritaient pleinement.

M. Barbey, *président de la commission.* — C'est ce que je pensais.

M. l'amiral de Cuverville. — « Mais, enfin, supposons un moment que ces officiers n'eussent pas été présents à la séance, il ne s'y trouvait pas moins quinze personnes étrangères à la marine ; par conséquent, même en supprimant le vote de sept officiers généraux, la majorité avait été favorable à la suppression de l'inspection permanente. Je vais plus loin : tous les

Digitized by Google

officiers généraux présents eussent-ils voté avec la minorité, que le résultat du vote aurait été encore favorable à la suppression de l'inspection permanente. »

En vérité, peut-on dire que ce sont les fonctionnaires de la marine qui ont exercé sur cette commission, composée de membres du Parlement, une influence assez grande pour arracher à la majorité un vote qui tendait à la suppression de l'inspection permanente et à son remplacement par une inspection mobile? Évidemment non; si la commission extraparlementaire en a ainsi décidé, c'est qu'elle a reconnu les inconvénients du système.

Mon contre-projet n'a pas d'autre but que d'y remédier.

Je reviens encore à la question des préfets maritimes.

« L'inspection, disait M. le directeur actuel du contrôle de la marine, doit être le pendule-modérateur de la préfecture et non pas seulement son miroir-réflecteur. »

Donc dans la pensé de M. le directeur du contrôle, l'inspection permanente doit être le contrepoids de l'autorité préfectorale. En un mot, et en traduisant cette phrase dans un langage plus facile à saisir, le contrôle permanent doit être le censeur des actes du préfet maritime [1].

Rappelez-vous, Messieurs, qu'à l'heure où nous sommes, les préfets maritimes assument devant le ministre et même devant le pays, la plus lourde des responsabilités; je vous ai dit que l'heure n'était pas à leur enlever l'initiative, mais bien à la développer, parce que, avec les nouveaux moyens d'attaque et de défense, l'attaque peut être soudaine, et qu'un chef digne de ce nom doit toujours être prêt à la repousser (*Très bien! à droite*); je vous ai dit que, dans ces conditions, il importait au plus haut point de ne rien faire qui pût affaiblir le prestige du préfet maritime. (*Nouvelles marques d'approbation.*)

Or, comment voulez-vous que si, une fois, deux fois, trois fois, le contrôle permanent met le préfet en échec sur une question litigieuse, comment voulez-vous, dis-je, que celui-ci conserve vis-à-vis de ses subordonnés le prestige nécessaire à l'exercice de son autorité? (*Très bien! très bien! sur les mêmes bancs.*)

Je ne demande pas autre chose, Monsieur le Rapporteur, que ce que le ministre de la guerre a exigé pour les commandants en chef de corps d'armée.

M. l'amiral de la Jaille vous l'a rappelé hier; je vous le rappelle aujourd'hui : lorsque le ministre de la guerre a fait un rapport au Président de la République sur l'organisation du contrôle de l'armée, il s'est attaché à sauvegarder le prestige et la dignité du commandement.

Je demande que les préfets maritimes commandant en chef soient traités comme leurs frères d'armes de l'armée; je ne demande rien de plus. (*Très*

[1] Il ne faut jamais oublier que dans l'immense majorité des cas, l'observation du contrôle n'est pas dirigée contre les actes personnels des préfets maritimes, mais bien contre ceux de leurs subordonnés. Quand c'est l'acte du préfet maritime qui est pris à partie ou quand ce dernier fait sienne l'appréciation des chefs de service, c'est le chef commun, le ministre, qui décide. — En quoi l'autorité du préfet maritime est-elle amoindrie? Faut-il admettre qu'il ne relève pas du ministre, mais uniquement de sa conscience et de Dieu, comme jadis le roi de France de l'ancien régime.

Digitized by Google

*bien ! à droite.*) J'ai dit et je répète que ces officiers généraux sont à la disposition du ministre ; il peut demain les déplacer si bon lui semble, mais, M. le ministre le sait aussi bien que moi, il n'a pas de collaborateurs plus dévoués, plus consciencieux.

(*M. de Lanessan, ministre de la marine, fait un signe d'assentiment.*)

Par conséquent, ce n'est pas à l'heure présente, ce n'est pas dans les circonstances actuelles, lorsque nous sommes entourés d'ennemis, alors que la sécurité du pays peut subitement être menacée, ce n'est pas à cette heure qu'il convient d'affaiblir les pouvoirs des préfets maritimes et de faire échec à leur autorité !

M. Victor Leydet. — Nous étions plus isolés en 1870 !

M. l'amiral de Cuverville. — Je ne veux pas prolonger ce débat; je vous ai dit tout ce que ma conscience m'obligeait à vous dire.

Je ne suis certes pas désintéressé dans la question, car je ne me désintéresse de rien de ce qui touche aux intérêts de mon pays et à ceux de cette marine que j'ai passionnément aimée et que j'aime encore ; mais je dois vous déclarer, en toute sincérité, que le projet ministériel respire un esprit antimilitariste qui ne me surprend pas à l'heure actuelle, et que je ne le considère pas comme viable.

Or, le Sénat, qui, comme je le lui disais un jour, est, de sa nature, un pouvoir essentiellement modérateur, doit regarder à deux fois avant de donner la sanction législative à un acte de cette gravité. Tous les officiers généraux de la marine, sont unanimes à déclarer que le projet ministériel présente les plus sérieux inconvénients. Vous nous accusez d'être intéressés à son rejet. Non, Messieurs, nous ne sommes pas intéressés dans ce sens ; nous aimons notre pays, et nos déclarations si précises, si nettes, ne nous sont dictées que par cet amour, ce dévouement au pays et aussi par l'intérêt supérieur du service qui nous est confié.

Messieurs, vous prendrez telle résolution que vous jugerez convenable ; quant à moi, je considère ma tâche comme terminée.

Je fais un dernier appel à la justice du Sénat ; je lui demande de ne pas consacrer par son vote l'esprit de défiance et de suspicion jeté sur les préfets maritimes, et que le rapport de M. Combes retrace à toutes ses pages. (*Très bien ! très bien ! et applaudissements à droite.*)

M. Victor Leydet. — Alors, supprimons le contrôle.

M. Cabart-Danneville. — Je demande la parole.

M. le Président. — La parole est à M. Cabart-Danneville.

M. Cabart-Danneville. — Messieurs, en entendant hier M. le rapporteur de la commission de la marine exprimer en son beau langage les critiques sévères qu'il a adressées au contre-projet de M. l'amiral de la Jaille et de M. l'amiral de Cuverville, j'étais réellement effrayé, car ses critiques tombaient directement sur l'inspection des finances.

Comment est organisée, à l'heure actuelle, l'inspection des finances ? Il y a, en tête, les inspecteurs généraux, puis, dans les services financiers, si vous prenez par exemple les contributions directes, vous avez le directeur, ayant sous ses ordres des inspecteurs, qui prennent son attache, qui agissent suivant ses ordres et qui lui permettent d'avoir tous les détails concernant sa direction.

Digitized by Google

Dans les contributions indirectes, vous retrouvez la même organisation. Pour les douanes, il en est de même.

Pour l'enregistrement, les inspecteurs et les sous-inspecteurs sont dans la main de la direction. Or, le projet de MM. les amiraux de la Jaille et de Cuverville est identiquement calqué sur l'organisation financière[1].

Je ne dirai rien de plus sur le fond du projet, considérant que nos deux honorables collègues ont dit tout ce qu'il fallait dire sur le contrôle. Mais je vous demande la permission de vous le présenter sous un jour sous lequel vous ne l'avez pas encore aperçu. Si vous considérez ce projet, que voyez-vous ? A l'article 6 « correspondance entre les grades des contrôleurs de l'armée et ceux de la marine avec application à chaque grade du même statut militaire dans les deux corps, notamment au point de vue des honneurs et préséances qui, ainsi que l'uniforme et les juridictions, seront réglés par décrets. »

L'article 10 indique que les limites d'âge pour le passage des contrôleurs généraux dans le cadre de réserve, ainsi que pour l'admission à la retraite des membres du corps du Contrôle de l'administration de l'armée sont applicables aux membres du corps du Contrôle de l'administration de la marine. Les tarifs des pensions sont les mêmes pour les deux corps. »

Voilà donc le contrôle de la marine assimilé au contrôle de la guerre. C'est parfait et je n'ai rien à dire ; mais ce n'est pas tout, ces avantages ne sont pas assez considérables pour le contrôle, et l'article 10 ajoute : « mais au point de vue des droits, du mode de décompte des services et des bénéfices de campagnes, les fonctionnaires du contrôle de l'administration de la marine demeurent régis, ainsi que leurs veuves et leurs orphelins, par les lois et décrets en vigueur sur les pensions de retraite de l'armée de mer ».

Le contrôle est donc assimilé de nouveau aux marins.

Et à l'article 11 :

« Des décrets détermineront les différentes indemnités à attribuer aux fonctionnaires du contrôle, à qui les règles d'allocation en vigueur au Département de la marine restent d'ailleurs applicables pour toutes les prestations en deniers et en nature. »

Ainsi tout ce qui est favorable au contrôle a été pris d'un côté dans les règlements de la marine, de l'autre dans les règlements de la guerre[2], et je

[1] L'incursion de M. Cabart-Danneville dans le domaine des régies financières n'est pas heureuse et il eut bien fait de se documenter avant de se laisser aller à une comparaison plutôt singulière entre les administrations financières et l'administration de la marine. Les premières sont avant tout chargées de recouvrer les revenus de l'État et on s'explique aisément que des agents spéciaux appelés inspecteurs procèdent à toutes investigations utiles pour amener le recouvrement des impôts, droits, etc., — la seconde est essentiellement un service de dépense et s'il faut vérifier les comptes il faut plus encore contrôler les actes mêmes d'où procèdent les dépenses. Quand bien même cette différence n'existerait pas dans l'objet des deux contrôles que M. Cabart-Danneville tend à assimiler, il faudrait en conclure que ce sont les directeurs qui ont le droit d'être pourvus d'agents de contrôle, mais non le préfet maritime.

[2] M Cabart-Danneville veut être mordant, mais il n'a pas suffisamment forgé le trait qu'il décoche au contrôle. Le contrôle de la marine veut être traité comme celui de l'armée de terre, rien de plus naturel, mais dans un but de simplification, il s'en réfère pour les règles d'allocation de pensions ou de prestations, aux règlements maritimes. Cette disposition, quand on la comprend, n'appelle donc aucune critique.



Digitized by Google

suis véritablement étonné de voir que le contrôle n'ait pas été chercher dans les règlements de la magistrature et du haut clergé quelques dispositions favorables qui puissent lui être appliquées. (*Sourires.*)

Mais, Messieurs, c'est en examinant les différents décrets et projets de lois qui ont été édictés par le ministère de la marine et présentés aux Chambres que vous pourrez réellement connaître l'historique de la question.

Dans le rapport sur le budget de 1898, j'appelais l'attention sur un décret de décembre 1896, si je ne me trompe, qui avait passé inaperçu dans la loi des douzièmes provisoires de 1897.

Ce décret consolidait l'indemnité de fonction des officiers attachés au contrôle, au commissariat et autres, en augmentant le traitement et la retraite.

Il y avait dans les budgets de 1897 et de 1898 une très grande différence en ce qui concerne les traitements et les pensions ont subi le contre-coup de ce décret.

Ce décret favorisait déjà un certain nombre de chefs de l'inspection. C'est alors qu'on a présenté certains projets dont nous parlerons tout à l'heure, et qui, n'ayant pas reçu la sanction législative immédiatement, ont été transformés en décrets et ont procuré au contrôle et aux chefs du contrôle surtout des avantages considérables. Ce premier projet de loi, déposé dans la séance de la Chambre des députés du 2 décembre 1898, portait ceci à l'article 8 :

1° Nomination à l'ancienneté des inspecteurs de 1re classe au grade de contrôleur général ;

2° La solde des nouveaux contrôleurs généraux passait de 13,625 francs à 15,120 francs ;

3° Le directeur du contrôle devenait inamovible.

Voilà un certain nombre d'avantages.

Le 7 février 1900, M. Gerville-Réache déposait le rapport sur le contrôle. Mais auparavant, le décret du 19 avril 1899 était intervenu et réglait les questions posées par le projet de loi présenté :

1° Création du grade d'inspecteur général en faveur du directeur du contrôle ;

2° Assimilation de ce grade à celui de contre-amiral.

Je vous prie, Messieurs, de faire attention à cela. L'avancement est rapide dans le corps des contrôleurs ;

3° Le titulaire du grade nouveau est le chef du corps de l'Inspection ; il devient inamovible comme directeur du contrôle. Il est le chef du service des missions.

Ces améliorations n'ont pas paru présenter toutes les garanties possibles au corps du Contrôle, et on a voulu leur donner une stabilité particulière et la consécration législative au moyen d'articles de la loi de finances ; on augmentait encore d'ailleurs les premiers avantages. La loi de finances de 1900 contenait des prescriptions visant les deux points suivants : consolidation du décret du 19 avril 1899 ; attribution à l'inspecteur général d'une pension éventuelle de 10.500 francs au lieu de 8,000. Le Sénat se rappelle dans quelles conditions les deux articles de la loi de finances ont été rejetés à une très forte majorité.

Digitized by Google

L'article de la loi de finances fut combattu à la tribune par le rapporteur général, qui était alors M. Prevet, et par M. le ministre des finances qui déclara que les deux articles avaient passé sans que ni le ministre des finances ni le ministre de la marine aient été avertis.

A propos de l'échec de ces deux articles, M. le ministre de la justice, garde des sceaux, M. Monis, — que je suis heureux de voir à son banc, — y faisait allusion dans la séance suivante, puis ajoutait :

« Un petit projet qui a disparu dès qu'il a vu la lumière et qui avait trouvé le moyen d'apparaître comme une végétation parasite dans la loi de finances, sans que ni l'un ni l'autre des ministres intéressés eussent été consultés... »

Ce petit passage, qui est charmant d'ailleurs, — j'en fais tout mon compliment à M. le ministre de la justice, — (*Sourires*) est très intéressant à connaître, car il montre bien quelles sont les ambitions des chefs du contrôle.

L'article 60 disparaît donc de la loi de finances; mais un nouveau décret du 19 juin 1900 reprend la question et la résout en y associant d'autres corps de la marine de façon à lui donner une apparence de généralité que les articles de la loi de finances ne comportaient pas.

Il en résulte de nouveaux avantages. L'inspecteur général obtient l'équivalence du grade de vice-amiral. Je vous disais tout à l'heure, Messieurs, qu'on avançait vite dans le contrôle. Vous voyez que je ne vous trompais pas. Il y a à peine six mois, le grade de contre-amiral était assimilé à celui de contrôleur; aujourd'hui, c'est le grade de vice-amiral qui vient satisfaire l'ambition du chef du contrôle. Il conserve la limite d'âge de soixante-huit ans, à moins qu'une mesure ultérieure ne lui accorde une pension supérieure; il obtient les avantages d'un cadre de réserve.

Survient enfin la discussion du projet de loi remanié, rapporté, comme je l'ai dit tout à l'heure, par M. Gerville-Réache; c'est ce projet lui-même que vous allez discuter aujourd'hui. Il récapitule, en les augmentant encore, les avantages donnés par les décrets; décrets dont j'avais à cette tribune même constaté l'illégalité, car ils engagent des dépenses sans l'assentiment du Parlement.

(*M. le ministre de la marine fait un signe de dénégation.*)

Monsieur le Ministre, vous faites un signe de dénégation; mais je vous demande pardon, cela engageait tellement le Parlement et cela lui forçait si bien la main, qu'à la commission des finances, j'avais été chargé d'indiquer justement l'illégalité des décrets; et il y a des économies qui sont passées dans le contrôle. On a supprimé le traitement du commissaire de la marine qui était attaché à la commission extraparlementaire et les 9,000 francs sont passés dans la solde du contrôle.

Le projet édicte la correspondance avec le grade de contrôleur général de l'administration de l'armée.

Cadre de réserve, honneurs supérieurs, attribution directe du grade de contrôleur général de 1re classe, attribution d'une pension de retraite de 10,500 francs, solde portée de 13,263 à 19,894 francs.

Si vous comparez les soldes déterminées par le décret de 1896 qui les augmentait déjà avec celles que donnent le projet, qu'est-ce que vous

Digitized by Google

voyez ? En passant de 12,600 à 18,900 francs, solde nette, le traitement de contrôleur général de 1re classe augmente de 50 p. 100 ; celui de contrôleur général de 2e classe passe de 10,800 à 12,600 francs, n'augmentant que de 16 p. 100 ; celui de contrôleur de 1re classe passe de 8,712 à 8,992 francs, n'augmentant que de 2,6 p. 100 ; celui de contrôleur de 2e classe passe de 7,200 à 7,380 francs, augmentant de 2,5 p. 100 ; et enfin celui de contrôleur-adjoint passe de 6,012 à 6,192 francs, augmentation : 2,9 p. 100.

L'augmentation est d'autant plus faible que le grade est moins élevé et que l'officier est obligé de faire beaucoup plus de tournées et de dépenser beaucoup plus de sa poche. (*Très bien ! très bien ! sur divers bancs.*)

Lorsque cette loi sera votée, on vous proposera, Messieurs, une augmentation des cadres. Car il faut dire qu'avant l'autonomie des directions, il y avait, pour surveiller les travaux, trois officiers du commissariat et un officier de l'inspection. L'enquête extraparlementaire a constaté qu'à Cherbourg, à Lorient, à Brest ou à Toulon, tous les officiers, soit de l'inspection, soit du commissariat, étaient trop peu nombreux pour exercer une surveillance active et que l'inspection était incapable de tout voir, qu'elle ne pouvait, en réalité, inspecter que 10 p. 100 des affaires.

Or, la dépense qu'entraînera la loi qui vous est soumise, si elle est adoptée, est évaluée par M. Gerville-Réache, rapporteur de la Chambre, favorable à la loi, à 500,000 francs. Le service du contrôle coûte actuellement 360,000 francs environ ; de sorte que c'est une augmentation de 132,000 francs qui vous est proposée, sans compter les retraites qui augmenteront encore les dépenses prévues de 25,000 à 30,000 francs.

Et vous allez voter cela, Messieurs, au moment où vous vous déclarez incapables d'augmenter le nombre des officiers mécaniciens de la marine, dont la pénurie est absolument complète, car vous n'en avez même pas assez pour armer les vaisseaux en temps de paix ; et en temps de guerre, ce sera encore bien pis.

Vous allez augmenter la solde affectée à ce service du contrôle, composé d'officiers supérieurs, de 140,000 francs, et les retraites de 30,000 francs, ce qui fait 170,000 francs, au moment où le projet de budget qui va être voté par la Chambre des députés propose une réduction sur la pauvre indemnité accordée aux malheureux marins vétérans de la marine ; au moment où vous vous déclarez incapables d'ajouter quoi que ce soit à la solde de notre maistrance de la marine si méritante ! Je considère cela comme épouvantable. Ce sont encore les petits qui payent pour les gros ! (*Très bien ! très bien ! et applaudissements sur divers bancs.*) [1].

M. Combes, *rapporteur*. — La commission, comme le gouvernement, repousse le contre-projet.

M. le Président. — Je consulte le Sénat sur l'article 1er du contre-projet

[1] Pour apprécier avec compétence les conséquences financières du projet de loi, M. Cabart-Danneville aurait bien fait d'éclairer sa lanterne et de se faire renseigner par quelque esprit avisé, par un inspecteur, par exemple ; on lui aurait montré que la dépense afférente au contrôle s'élevait avant l'adoption du projet de loi à 441,000 francs environ, et que pour atteindre le maximum de 500,000 indiqué par les rapporteurs comme représentant la dépense de fonctionnement intégral, après le vote de la loi, il fallait prévoir une cinquantaine de mille francs et non 140,000.

Digitized by Google

de MM. l'amiral de Cuverville, l'amiral de la Jaille, Gustave Denis, Cabart-Danneville, Pichon et Delobeau.

J'en donne une nouvelle lecture :

« Art. 1er. — Un service de contrôle local permanent, confié à des officiers du commissariat, agissant sous l'autorité du commissaire général, est chargé de surveiller, pour le compte du préfet maritime, l'observation, par tous les services, des lois, décrets, décisions ministérielles et arrêtés préfectoraux réglementant leurs actes administratifs, financiers et comptables.

« Le contrôle local permanent est tenu notamment de reviser tous les marchés et achats sur facture et toutes les liquidations des services d'exécution.

« Ses autres attributions, ainsi que ses droits d'investigation et son mode de fonctionnement, sont déterminés par décret. »

Il a été déposé sur le bureau une demande de scrutin.

Elle est signée de MM. Combes, Costes, Poirrier, Guillemaut, Leydet, Milliès-Lacroix, Dusolier, Jouffrault, Magnien, Folliet.

M. le Président. — Voici le résultat du scrutin :

| | | |
|---|---|---|
| Nombre des votants | | 260 |
| Majorité absolue | | 131 |
| Pour l'adoption | 68 | |
| Contre | 192 | |

Le Sénat n'a pas adopté.

L'article 1er étant repoussé, le contre-projet est, sans doute, retiré ?

M. l'amiral de Cuverville. — Oui, monsieur le président.

M. le Président. — Nous revenons à l'article 1er du projet de loi rapporté par la commission et dont je donne de nouveau lecture :

« Art. 1er. — Le contrôle de l'administration de la marine est exercé par un personnel spécial ne relevant que du ministre et qui constitue le corps du Contrôle de l'administration de la marine.

« Il a pour objet de sauvegarder les intérêts du Trésor et les droits des personnes et de constater, dans tous les services, l'observation des lois, ordonnances, décrets, règlements et décisions ministérielles qui en régissent le fonctionnement administratif, financier, comptable et économique. »

Il y a, sur cet article un amendement de M. l'amiral de Cuverville, ainsi conçu :

« Rédiger ainsi cet article :

« Le contrôle de l'administration de la marine est exercé par un personnel spécial, qui constitue le corps du Contrôle de l'administration de la marine.

« Il a pour objet de sauvegarder les intérêts du Trésor et de constater, dans tous les services, l'observation des lois, ordonnances, décrets, règlements et décisions qui en régissent le fonctionnement administratif, financier et comptable. »

La parole est à M. l'amiral de Cuverville.

M. l'amiral de Cuverville. — Messieurs, mon amendement a deux buts. Comme vous le verrez, si vous voulez bien comparer son texte avec celui du

Digitized by Google

projet de la commission, je me suis borné à dire : « Le contrôle de l'administration de la marine est exercé par un personnel spécial, qui constitue le corps du Contrôle de la marine. »

J'ai réservé la question d'indépendance; j'ai voulu appeler encore une fois l'attention du Sénat sur les inconvénients que présente l'indépendance complète, absolue du contrôle dans nos ports militaires, et j'ai voulu aussi, — si le Sénat y consent, — laisser au ministre le soin de décider comment sera réglée cette indépendance, sans la lier, par un texte législatif, dans une question qui, après tout, est une question d'appréciation. Le ministre, principal juge, choisira la solution qu'il estimera la plus conforme aux intérêts du service.

Le second objet de mon amendement est la suppression du mot « économique »[1].

Qu'entend-on par l'ingérence du contrôle dans la question économique? Voilà ce que je voudrais savoir et je le demande parce que, dans ces derniers temps, il s'est produit des faits qui sont de nature à nous faire craindre que le contrôle, qui est essentiellement administratif, financier et comptable, ne veuille pénétrer dans la question technique.

Or, le contrôle ne peut et ne doit, en aucune façon, pénétrer dans la question technique. Le contrôle ne peut pas non plus rédiger, comme je vous l'ai montré, des dépêches timbrées exclusivement du contrôle pour les envoyer à des services d'exécution; c'est contraire à la règle : quand on inflige un blâme à un préfet maritime, on ne fait pas rédiger la dépêche qui contient ce blâme par la direction du contrôle.

De plus, dans ces derniers temps, il a été adressé directement aux inspecteurs des services administratifs des circulaires, émanant de la direction du contrôle, pour l'application de la gestion autonome des directions de travaux. Dans ces circulaires, on donnait des conseils aux services d'exécution, ce qui n'incombe pas du tout au contrôle.

Il est évident que les services d'exécution devaient recevoir des ordres préparés par les directions compétentes au ministère de la marine et non par la direction du contrôle qui n'a pas à participer à l'action. Que l'on communique toutes les dépêches au contrôle, rien de mieux. Le contrôle a pour mission de surveiller l'exécution, conformément aux instructions du ministre; son rôle s'arrête là.

Si je proteste contre cette immixtion de la direction du contrôle, c'est que de pareilles dépêches, timbrées de cette direction seulement, m'inquiètent pour l'avenir; j'y vois un empiétement, une tendance à se substituer aux directions techniques du ministère de la marine.

Je fais donc, sur cette intervention, des réserves formelles, et c'est pour

[1] Le projet de loi veut maintenir aux contrôleurs le droit de signaler au ministre les mesures, les actes, les organisations qui leur paraissent entraîner, pour le Trésor, des charges injustifiées, ils peuvent ainsi apprécier les côtés économiques de l'administration et c'est dans ce sens que l'article 65 de la loi de finances du 26 janvier 1892 charge expressément l'inspection d'apprécier les approvisionnements au point de vue économique. — l'opposition de l'amiral de Cuverville manque donc de base, elle ne peut s'expliquer que par un vif désir de réduire aux limites les plus modestes l'intervention du contrôle. Après les grands arguments, on a recours aux petits moyens.

Digitized by Google

les accentuer que je demande la suppression du mot « économique », conformément à mon amendement. (*Très bien! sur un certain nombre de bancs.*)

M. DE LANESSAN, *ministre de la marine.* — Le gouvernement, d'accord avec la commission, repousse l'amendement, qui n'est que la répétition du contre-projet qui vient d'être repoussé.

M. l'amiral de CUVERVILLE. — Mais non!

M. BÉRENGER. — On ne nous donne aucune explication?

M. LE MINISTRE. — Je suis aux ordres du Sénat.

M. LE PRÉSIDENT. — La parole est à M. le ministre de la marine.

M. LE MINISTRE. — Messieurs, je n'ai que quelques mots à dire à l'appui de la demande qu'au nom du gouvernement et au nom de la commission, j'adresse au Sénat, en le priant de vouloir bien repousser l'amendement qui lui est actuellement soumis.

Cet amendement a pour objet unique de faire disparaître de l'article 1er du projet de loi les mots : « ne relevant que du ministre. »

Or, c'est là, précisément, l'essence de ce contrôle et c'est sur ce point que porte toute la discussion depuis deux jours.

Il s'agit de savoir si le contrôle, dans son ensemble, — car ici, il ne s'agit plus seulement du contrôle permanent des ports, — ne dépendra que du ministre ou s'il pourra être créé des formes diverses de contrôle dépendant, les unes, du ministre de la marine, les autres, du préfet maritime.

L'honorable amiral de Cuverville disait tout à l'heure qu'il laissait au ministre le soin de décider comment sera organisée la dépendance du contrôle. Je me permets de refuser en mon nom, et je crois pouvoir dire au nom de mes successeurs, le présent qu'on veut faire au ministre de la marine.

J'estime qu'il appartient au législateur de déterminer le caractère essentiel du contrôle. C'est, du reste, le sens du projet de loi sur lequel vous êtes appelés à vous prononcer.

Le contrôle actuel de la marine présente un certain nombre de caractères qui sont à noter : il est, d'une part permanent et, d'autre part, préventif; il est, en outre, ministériel.

A la différence des autres Départements, la marine jouit de ce privilège de pouvoir donner à un contrôleur les avantages qui résultent de cette situation.

On nous disait tout à l'heure : « Pourquoi n'imitez-vous pas la guerre? Pourquoi n'imitez-vous pas les finances? » Mais je vous répondrai que, si la guerre et les finances avaient pu imiter la marine, elles l'auraient fait très certainement...

*Plusieurs sénateurs à gauche.* — Très bien! très bien!

M. LE MINISTRE. — ... car le meilleur de tous les contrôles, celui que j'appellerai le contrôle idéal, c'est incontestablement le contrôle qui peut s'exercer à toutes les minutes du jour sur tous les actes des services d'exécution; c'est celui qui peut s'exercer avant que l'acte à contrôler soit accompli; c'est, en d'autres termes, le contrôle qui est à la fois permanent et préventif.

Mais il y a un autre caractère auquel nous tenons particulièrement, c'est

Digitized by Google

le caractère ministériel de ce contrôle : il s'exerce au nom du Gouvernement. Si l'administration de la guerre n'a pas pu organiser un contrôle permanent et préventif, c'est parce que ses services étant multiples et répandus sur tous les points du territoire, il lui est absolument impossible d'entretenir auprès de chacun d'eux un personnel de contrôle assez nombreux; une telle organisation lui coûterait beaucoup trop cher.

La même observation peut s'appliquer et aux finances et aux compagnies de chemins de fer, car les industries privées, elles aussi, s'attachent à organiser des contrôles puissants.

Le contrôle des services d'action a toujours été indispensable pour éviter que ces services se laissent entraîner par leur préoccupation particulière, qui est de faire vite, bien plus que de faire régulièrement et économiquement.

La marine a l'avantage de posséder ce contrôle, en quelque sorte idéal. Et ce n'est pas d'aujourd'hui qu'elle possède cette organisation, — car, Messieurs, il semble véritablement que le projet qui est présenté par le gouvernement constitue une innovation récente, — il y a trois siècles que cette organisation existe et fonctionne dans la marine. Avant Colbert même, dès le jour où nos ports possédaient les premiers arsenaux, il y eut dans chacun d'eux des agents qui contrôlaient tous les actes des services et s'assuraient préventivement de leur légalité; ils informaient le ministre de la marche des services, des erreurs qui pouvaient être commises et des abus qui se produisaient. De tout temps aussi les ministres ont tenu à ce que ces agents fussent à eux, parce que c'est le ministre qui, seul, est responsable. Il est responsable d'abord vis-à-vis du Gouvernement, dont il fait partie, et ensuite vis-à-vis du Parlement.

Le contrôle a donc toujours été dans la marine à la fois permanent, préventif et ministériel. Ce que nous vous demandons aujourd'hui, c'est de lui conserver ce triple caractère.

On nous dit : mais le préfet maritime a aussi une responsabilité, et pour couvrir cette responsabilité à l'égard du ministre, il lui faut des agents de contrôle spéciaux, qui lui soient personnels, qui soient placés directement sous ses ordres.

A cela je réponds en deux mots, — car je ne veux pas faire un nouveau discours après ceux si excellents que vous avez entendus, — que le préfet maritime, en tant que représentant de l'autorité militaire, échappe et doit échapper de la manière la plus absolue au contrôle que nous discutons aujourd'hui; mais en tant qu'administrateur, il est dans une situation particulière sur laquelle il faut insister : il est le représentant du ministre dans la préfecture maritime dont il a la direction, mais il n'a pas d'autorité administrative propre, pas plus d'ailleurs que n'en a le ministre[1].

[1] Cette assertion de M. de Lanessan pourrait prêter à la controverse, mais il n'est pas douteux que le ministre a entendu dire par là que le préfet maritime ne participait pas à la gestion proprement dite de l'administration : ce soin est réservé aux chefs de service et à leurs subordonnés. Au surplus, les officiers généraux voudront bien reconnaître que le ministre est fort éloigné de vouloir amoindrir leur situation dans les arsenaux, la comparaison qu'il fait entre un préfet maritime et le ministre est trop significative et trop flatteuse pour laisser quelque doute à cet égard dans un esprit non prévenu.

Digitized by Google

De même que, de tout temps, il y a eu un contrôle dans la marine, de tout temps il y a eu aussi dans la marine des chefs de service directement responsables de leur gestion, et c'est précisément pour contrôler la gestion de ces chefs de service que le contrôle est organisé sur place; c'est afin d'examiner tous leurs actes et de leur signaler à eux-mêmes les erreurs qu'ils peuvent commettre, s'efforçant ainsi de prévenir ces erreurs.

Et lorsque ces chefs de service ne cèdent pas à ces observations, que font les contrôleurs? Ils se tournent vers le préfet maritime comme ils le feraient vers le ministre s'il était présent, comme ils se tournent vers lui dans l'administration centrale, et ils disent au préfet maritime : « Tel abus a eu lieu ou telle erreur a été commise. » Ils font même mieux que cela : ils le préviennent avant que l'erreur ou l'abus ne se soient produits. Car c'est le préfet maritime qui, en sa qualité de représentant du ministre, donne la consécration nécessaire aux actes des services d'exécution.

En effet, lorsqu'un service d'action prépare un marché, à quel moment celui-ci devient-il définitif? Lorsqu'il a reçu l'approbation du préfet maritime. C'est entre cette approbation et la préparation du marché qu'intervient l'acte du contrôle. Le contrôle renseigne le préfet qui va donner sa signature, et avant qu'il la donne il lui dit s'il n'y a, dans ce contrat, aucune erreur, aucune violation des règlements, s'il ne peut en résulter aucun inconvénient pour les intérêts de la marine; et c'est prévenu ainsi par le contrôle que le préfet maritime, en toute connaissance de cause, donne son approbation.

C'est exactement ce qui se passe aussi au ministère de la marine, dans l'administration centrale. Avant qu'un contrat, préparé par les services d'action, soit envoyé dans les ports, on le soumet au contrôle qui donne son avis, et c'est à la suite de cet avis que le ministre approuve ou rejette le contrat, ou encore réclame les explications du service intéressé avant de se prononcer.

La situation du préfet maritime dans le port, en face du contrôle qui dépend du ministre, est donc exactement la même que celle du ministre. Dans le port, il jouit de tous les droits du ministre. Il est prévenu par le contrôle permanent du port des conséquences de l'acte qu'il est appelé à sanctionner, et il le sanctionne en toute connaissance de cause, car le contrôle n'a pas plus le droit de s'opposer à l'action du préfet dans les ports qu'il n'a le droit de s'opposer à l'action du ministre dans l'administration centrale.

On nous dit : si ce contrôle permanent des ports ne dépend que du ministre, il échappera à l'action du préfet. Et de quel droit, s'il vous plaît? Est-ce que le préfet n'est pas, je le répète, le représentant complet du ministre? Aussi manquerait-il à son devoir de la façon la plus grave s'il ne faisait pas appel, quand il en est besoin, au service du contrôle.

M. l'amiral de Cuverville. — Très bien !

M. le Ministre. — Il manquerait de même à son devoir si, lorsque le contrôle lui donne un avis, il l'écartait; ou même s'il n'allait pas au-devant de cet avis toutes les fois que cela est nécessaire. Dans une circulaire du 1er mars 1901, qui a reçu la sanction de M. le Président de la République, j'ai formulé de la façon la plus nette, d'une part, les devoirs du contrôle

Digitized by Google

envers le préfet maritime et, d'autre part, les devoirs du préfet maritime à l'égard du ministre en ce qui concerne l'usage du contrôle.

Quelle est donc la situation faite au préfet maritime?

Exactement la même que celle qui est faite au ministre. Il use du contrôle comme le ministre en use lui-même.

M. l'amiral de Cuverville. — Monsieur le Ministre, je vous demande la permission...

M. le Ministre. — Voulez-vous, Monsieur le Sénateur, me permettre d'achever ma pensée.

Le préfet maritime use du contrôle comme le ministre en use, c'est-à-dire qu'il lui demande son avis, qu'il provoque cet avis, mais qu'il n'a pas le droit de lui dicter des ordres, pas plus que le ministre ne le pourrait lui-même, sans manquer à son devoir.

Le contrôle est indépendant, au point de vue des avis qu'il donne, à l'égard de tout le monde, aussi bien du ministre que du préfet maritime, et j'ai le droit précisément de trouver étrange qu'alors que le ministre respecte l'indépendance absolue du contrôle, on vienne demander la création d'un contrôle qui serait sous les ordres exclusifs non pas même de ce ministre, mais bien de l'un de ses représentants dans les ports. J'ajoute que le jour où un fait pareil serait accompli, le ministre n'aurait plus aucune action dans les ports.

Vous acceptez un contrôle mobile qui irait de temps en temps dans les ports voir ce qui se passe. Mais rappelez-vous quel est le jeu du contrôle par rapport aux actes du préfet maritime; rappelez-vous ce que je vous ai dit tout à l'heure: que le contrôle prévient le préfet maritime avant qu'il ait donné son approbation. Le préfet maritime en tient ou n'en tient pas compte, mais, si le contrôle est sous ses ordres, est-ce que vous ne voyez pas qu'une fois l'approbation donnée sur l'avis de ce contrôle « préfectoral », si je puis ainsi l'appeler, il y aura, entre le préfet et son contrôle, en quelque sorte partie liée, tout naturellement, contre le contrôle mobile du ministre? Lorsque celui-ci voudra se renseigner, savoir si tel acte qui a été approuvé par le préfet ne comporte pas quelque erreur, ne doit pas entraîner quelque abus, le contrôle permanent, le contrôle préfectoral, au lieu de l'éclairer sur ces erreurs, sur ces abus, les dissimulera puisque c'est lui qui aura donné le conseil d'approuver! [1]

Voilà la situation exacte. On veut donner aux préfets maritimes des pouvoirs que jamais aucun gouvernement, dans ce pays, n'a entendu leur accorder; on veut donner aux préfets maritimes une autorité que jamais

[1] Dans ce passage du discours de M. de Lanessan, on trouve la pensée du politique avisé : Concéder au préfet maritime le droit d'avoir son contrôle personnel, c'était consentir au démembrement de l'autorité ministérielle, c'était faire de l'arsenal une maison close dont un contrôle supérieur mobile aurait été impuissant à éclairer les recoins. Les Gouvernements les plus autoritaires, les plus enclins à plaire au commandement ont tenu à organiser très fortement le contrôle de l'administration des ports et ils ne se sont jamais laissé arrêter par les vains scrupules que l'amiral de Cuverville et les autres signataires du contre-projet grossissent à plaisir. Le droit d'observation attribué, en matière administrative, aux fonctionnaires du contrôle ne nuira au prestige du commandant en chef de l'arsenal que si ce dernier se montre inférieur à sa tâche.

Digitized by Google

personne ne leur a concédée, ni Colbert sous Louis XIV, ni le premier Empire, ni la monarchie absolue, ni la monarchie de Juillet, ni le second Empire. Il ne conviendrait pas, Messieurs, à un ministre de la République d'accepter une organisation que les pouvoirs les plus absolus ont refusée de la manière la plus nette. (*Très bien! très bien! et applaudissements à gauche.*)

M. LE PRÉSIDENT. — Je consulte le Sénat sur l'amendement de M. de Cuverville.

Il a été déposé sur le bureau une demande de scrutin.

Elle est signée de MM. Dellestable, Labrousse, Laterrade, Frézoul, Destieux-Junca, Bonnefoy-Sibour, Béraud, Combes, Jouffrault, Desmons.

Il va être procédé au scrutin.

(Les votes sont recueillis. — MM. les secrétaires en opèrent le dépouillement.)

M. LE PRÉSIDENT. — Voici le résultat du scrutin.

| | | |
|---|---|---|
| Nombre des votants | | 246 |
| Majorité absolue | | 124 |
| Pour | 42 | |
| Contre | 204 | |

Le Sénat n'a pas adopté.

Je mets aux voix l'article 1er du projet de la commission.

(L'article 1er est adopté.)

M. LE PRÉSIDENT. — « Art. 2. — Il s'exerce près des divers services du ministère de la marine, à Paris ; près des divers services des arsenaux et des arrondissements maritimes, sans aucune exception ; dans les sous-arrondissements maritimes ; dans les quartiers et syndicats de l'inscription maritime ; dans les dépôts des équipages de la flotte ; dans les corps organisés ou considérés comme tels ; à bord des bâtiments de la flotte, quelle que soit leur situation ; dans les services à terre administrés comme les bâtiments armés ; dans les établissements hors des ports ; dans les établissements d'outre-mer placés sous l'autorité du ministre de la marine ; en un mot, sur tous les points de la France, de l'Algérie, des colonies françaises et des pays de protectorat où le Département de la marine a des intérêts engagés au point de vue administratif, financier, comptable et économique. »

Personne ne demande la parole sur l'article 2 ?

Je le mets aux voix.

(L'article 2 est adopté.)

M. LE PRÉSIDENT. — « Art. 3.— Le corps du Contrôle de l'administration de la marine comprend :

« 1° Au ministère de la marine, la direction du contrôle placée sous l'autorité directe du chef du Département. Chargée de l'administration générale du corps, de la coordination et de la centralisation de tous ses travaux, cette direction est composée :

« D'un service central assurant le contrôle permanent de l'administration centrale ;

Digitized by Google

« D'un service des missions confié à des contrôleurs mobiles à la disposition du ministre ;

« 2° Un contrôle local et permanent formé de contrôleurs en résidence dans chacun des arrondissements maritimes et des établissements hors des ports et, par la suite, dans tels établissements ou sur tels points du littoral que le ministre désignera.

« Des décrets spéciaux détermineront le fonctionnement du service central de la direction du contrôle, du service des missions et du contrôle permanent des ports et établissements. Ils préciseront notamment quels documents devront être obligatoirement soumis au visa de la direction du contrôle et à celui du contrôle permanent dans les ports militaires et autres établissements de la marine. »

Il y a, sur cet article, un amendement de M. l'amiral de Cuverville. Il est ainsi conçu :

« Art. 3. — Rédiger ainsi cet article :

« Le corps du Contrôle de la marine comprend :

« 1° Un service central, placé sous l'autorité du ministre, et chargé de l'administration générale du corps, de la coordination et de la centralisation de tous les travaux, enfin du contrôle permanent de l'administration centrale ;

« 2° Un service des missions, confié à des contrôleurs mobiles à la disposition du ministre ;

« 3° Un service local et permanent, formé de contrôleurs en résidence dans chacun des arrondissements maritimes et des établissements hors des ports et, par la suite, dans tels établissements ou sur tels points du littoral que le ministre désignera.

« Des décrets spéciaux détermineront le fonctionnement du service central, du service des missions et du service local permanent des ports et établissements. Ils préciseront, notamment, quels documents devront être obligatoirement soumis au visa du service central et à celui du service local permanent. »

La parole est à M. l'amiral de Cuverville.

M. l'amiral DE CUVERVILLE. — Messieurs, l'amendement que je soumets au Sénat n'est pas autre chose qu'un amendement qui avait été pris en considération par votre commission et que j'ai repris pour mon compte personnel, le trouvant digne de votre attention. Si vous voulez le comparer à l'article du projet ministériel, vous verrez que les mots « direction du contrôle » y sont supprimés.

En effet, aucune des directions du ministère de la marine n'a été créée par voie législative. C'est le ministre qui, après avis du Conseil d'État, a constitué les directions du ministère ; par conséquent, il n'y a pas de raison pour créer une direction du contrôle par voie législative. Si le ministre la juge utile, il n'a qu'à soumettre un projet dans ce sens au Conseil d'État, après avis duquel il pourra organiser la direction.

Je ne m'explique pas, d'autre part, la nécessité d'un directeur du contrôle, alors qu'il n'y en a pas au ministère des finances où, vous me l'accorderez bien, l'inspection est faite avec une précision, une méthode, une régularité que toutes les puissances étrangères nous envient ; c'est, incon-

Digitized by Google

testablement, la première inspection du monde, et cependant elle n'a qu'un service central qui n'est même pas dirigé par un inspecteur général : c'est un simple inspecteur des finances qui réunit, qui groupe tous les documents; on laisse, entendez-le bien, à chaque contrôleur son indépendance absolue.

M. le rapporteur nous disait l'autre jour que notre contre-projet, que le Sénat a repoussé, plaçait les commissaires de la marine entre leur devoir et leur intérêt. Eh bien, quand vous aurez organisé cette direction du contrôle, ne placerez-vous pas les contrôleurs entre leur devoir et leur intérêt?

Au service des finances, l'indépendance des contrôleurs est, je le répète, complète, absolue. Je demande, dans l'intérêt et pour l'honneur même du contrôle de la marine, qu'il en soit de même au ministère de la marine.

M. LE RAPPORTEUR. — Je demande la parole.

M. LE PRÉSIDENT. — La parole est à M. le rapporteur.

M. LE RAPPORTEUR. — Messieurs, il est exact que l'amendement repris par M. l'amiral de Cuverville s'est fait jour au sein de la commission ; il a été l'objet de son examen et j'ajoute qu'il a même été pris en considération sous réserve de l'avis de M. le ministre de la marine.

Quand nous avons adopté cette résolution, nous ignorions ce que M. le ministre de la marine nous a appris, à savoir que désormais, en vertu d'un article de la loi de finances, il fallait une loi pour établir une direction. D'autre part, M. le ministre nous a remis en mémoire que la loi qui a transféré les troupes coloniales du ministère de la marine au ministère de la guerre avait elle-même établi une direction des troupes coloniales. C'est pour obéir au texte de la loi que nous avons cru indispensable de vous proposer la création, par voie législative, d'une direction du contrôle.

Aussi la commission, d'accord avec le Gouvernement, repousse l'amendement.

M. LE MINISTRE, *de sa place.* — J'ajoute que pratiquement cette direction est indispensable. S'il n'y avait au ministère de la marine que des contrôleurs mobiles, ils partiraient avec des instructions du ministre et reviendraient le trouver avec leurs rapports, s'il y a des contrôleurs permanents dans chaque port, il faut quelqu'un pour réunir tous les documents, pour les placer sous les yeux du ministre et concentrer ainsi la vérification de ces multiples contrôles.

C'est donc au nom de nécessités légales et au nom de l'intérêt pratique du contrôle que nous demandons le maintien de cette direction. (*Très bien !*)

M. l'amiral DE CUVERVILLE. — Je demande à répondre un mot de ma place.

Je ne supprime pas du tout, Monsieur le Ministre, le service central. Ce service sert précisément, suivant sa définition, à centraliser. Tous les rapports de vos contrôleurs sont centralisés au service central ; mais il n'est pas nécessaire du tout de placer à la tête de ce service un directeur qui sera, entendez-le bien, la seule personne inamovible au ministère de la marine. Je suppose que M. de Lanessan soit remplacé au ministère ; le ministre qui lui succédera sera-t-il obligé de conserver son directeur et de ne pas en prendre un autre?

M. LE MINISTRE. — Du tout !

Digitized by Google

M. l'amiral DE CUVERVILLE. — Ce serait une personnalité désormais imposée à tous les ministres. (*Dénégations sur divers bancs.*) [1]

M. LE RAPPORTEUR. — Le contraire est dans l'article 7.

M. l'amiral DE CUVERVILLE. — Dans tous les cas, le service central permet de réunir tous les documents du contrôle ; lorsque le ministre a besoin de renseignements, il a le contrôleur qui centralise tous les documents et les lui communique ; les contrôleurs peuvent se réunir à Paris, comme le font les inspecteurs des finances, et je ne vois pas de bonne raison pour que ce qui se fait à l'inspection des finances ne se fasse pas au ministère de la marine.

M. LE MINISTRE. — Je tiens à donner un renseignement au Sénat, car ce que vient de dire M. de Cuverville pourrait l'induire en erreur. Il y a dans le projet un article 7 ainsi conçu :

« L'un des contrôleurs généraux est chargé de la direction du contrôle au ministère de la marine. Sous l'autorité immédiate et exclusive du ministre, il assure l'administration générale du corps. Il dirige le contrôle permanent près de l'administration centrale. Il centralise les travaux des contrôleurs en résidence dans les ports et établissements, ainsi que ceux du service des missions. »

Le ministre peut donc choisir, entre un certain nombre de fonctionnaires, celui auquel il donnera sa confiance pour la direction du contrôle. C'est moi-même qui ai ainsi élargi le cadre dans lequel le ministre pourra choisir, afin de lui laisser plus de latitude.

M. HALGAN. — Je demande à dire un mot de ma place.

M. LE PRÉSIDENT. — La parole est à M. Halgan.

M. HALGAN, *de sa place.* — Puisqu'il est question du personnel que nécessitera le vote de cette loi, je prierai M. le ministre de la marine de définir d'une façon précise l'excédent de dépenses qui incombera au Trésor.

Un directeur, des contrôleurs nouveaux vont être nommés.

Les contribuables se désolent avec raison en considérant le nombre considérable des fonctionnaires dont ils payent actuellement les traitements. Certes, vous ne leur donnerez pas satisfaction en en augmentant encore le nombre.

Je demande donc qu'on nous fasse connaître exactement les charges qu'entraînera l'application de la loi nouvelle.

M. LE MINISTRE. — M. le rapporteur de la commission a déjà fourni ce renseignement à l'une des dernières séances du Sénat ; il a dit que l'augmentation totale ne dépassait pas 50,000 francs.

M. HALGAN. — Vous êtes en désaccord complet avec notre honorable collègue M. Cabart-Danneville ; il a indiqué un chiffre bien plus important.

[1] Avocat très ardent des officiers généraux qui sentent que le règne du pouvoir absolu est terminé, M. de Cuverville s'en prend au fonctionnaire du contrôle qui a le plus contribué à faire la lumière sur l'utilité d'un contrôle permanent et indépendant ; il s'engage à fond dans cette voie sans s'apercevoir que le texte même du projet de loi suffit à réfuter son assertion. Le ministre désigne comme directeur, le contrôleur général qui a sa confiance.

Digitized by Google

M. LE PRÉSIDENT. — Je mets aux voix l'amendement de M. l'amiral de Cuverville.

J'ai reçu une demande de scrutin signée de MM. Combes, Costes, Francoz, Leydet, Dusolier, Magnin, Milliès-Lacroix, Poirrier, Guillemaut et Jouffrault.

Il va être procédé au scrutin.

(Les votes sont recueillis. — MM. les secrétaires en opèrent le dépouillement.)

M. LE PRÉSIDENT. — Voici le résultat du scrutin :

| | | |
|---|---|---|
| Nombre des votants | | 219 |
| Majorité absolue | | 110 |
| Pour l'adoption | 33 | |
| Contre | 186 | |

Le Sénat n'a pas adopté.

Je consulte le Sénat sur l'article 3 de la commission.

(L'article 3 est adopté.)

M. LE PRÉSIDENT. — « Art. 4. — Les contrôleurs agissent comme délégués directs du ministre.

« Tous les magasins, ateliers, bureaux et autres établissements de la marine leur sont ouverts.

« Ils ne peuvent diriger, empêcher ou suspendre aucune opération.

« Sur leur demande, l'autorité maritime donne les ordres nécessaires pour les revues d'effectif et désigne, s'il y a lieu, des officiers ou fonctionnaires pour les assister dans le recensement du matériel et des approvisionnements de tout genre, ainsi que dans les vérifications de caisse.

« Ils adressent leurs rapports au ministre.

« Ils constatent les suites données à leurs observations précédentes par les services compétents.

« Ils proposent toute mesure qu'ils jugeraient utile pour faire disparaître les abus ou pour simplifier et améliorer le fonctionnement administratif des services. A cet effet, ils peuvent exiger des administrateurs et des comptables communication de tous états, registres et rapports accompagnés de leurs annexes, ainsi que de toute correspondance officielle concernant les actes administratifs et les faits de gestion et de comptabilité.

« Indépendamment de leurs inspections, les contrôleurs peuvent être chargés par le ministre, en temps de paix comme en temps de guerre, de toutes études ou missions intéressant le bon ordre des finances et la régularité de l'administration dans la marine. » — (Adopté.)

A la suite de cet article 4 se placerait un article 4 *bis* nouveau, de M. l'amiral de Cuverville, ainsi conçu :

« Dans les arrondissements maritimes et dans les établissements hors des ports, le contrôle local permanent doit signaler au préfet maritime ou au directeur de l'établissement celles de ses observations auxquelles il n'a pas été satisfait par les services intéressés. S'il y a désaccord entre le préfet maritime ou le directeur de l'établissement et le contrôle local sur la suite

Digitized by Google

à donner à ces observations, le ministre est saisi à la fois par le préfet ou le directeur et par le contrôle.

« Une copie des rapports que le contrôle local adresse au ministre est toujours communiquée au préfet maritime ou au directeur de l'établissement.

« Le contrôle local est tenu de procéder, à la requête du préfet maritime ou du directeur, à toutes les vérifications que celui-ci juge nécessaires dans l'intérêt du service. »

La parole est à M. l'amiral de Cuverville.

M. l'amiral DE CUVERVILLE. — Messieurs, cet amendement, comme le précédent, avait été pris en considération par la commission de la marine; je le reprends également pour mon compte.

Je demande instamment au Sénat de l'adopter et je ne comprendrais pas que la commission et M. le ministre de la marine s'y opposassent, puisqu'il a pour but de bien établir ce que M. le ministre de la marine vient de proclamer lui-même à la tribune du Sénat, à savoir, que le contrôle local est tenu de procéder, à la requête du préfet maritime ou du directeur des établissements, à toutes les vérifications que celui-ci juge nécessaires dans l'intérêt du service. A cela se borne l'observation que j'ai à faire au Sénat.

M. LE RAPPORTEUR. — Je demande la parole.

M. LE PRÉSIDENT. — La parole est à M. le rapporteur.

M. LE RAPPORTEUR. — Messieurs, l'amendement propose au Sénat, d'une part, que les rapports du contrôle soient obligatoirement communiqués au préfet maritime, ou, comme il s'exprime, qu'une copie des rapports que le contrôle local adresse au ministre soit communiquée au préfet maritime. En outre, il met, — au moins jusqu'à un certain point, — sous les ordres du préfet maritime le contrôle des ports. Nous repoussons la communication obligatoire au préfet maritime, parce qu'elle aurait pour effet de supprimer la correspondance confidentielle entre le contrôle et le ministre. Le préfet maritime serait toujours mis de tiers dans la correspondance. Les inconvénients qui peuvent en résulter n'échappent certainement pas au Sénat.

En ce qui concerne le droit de réquisition donné au préfet maritime, il me suffira de faire observer combien il serait dangereux de permettre au préfet maritime de se servir du contrôle à toutes fins. Vienne un préfet maritime mal intentionné, — il peut y en avoir, amiral, — admettons qu'il n'en ait pas existé; dans l'avenir, il peut s'en rencontrer un.

M. l'amiral DE CUVERVILLE. — Le ministre le déplacera !

M. LE RAPPORTEUR. — Ce préfet mal intentionné trouverait dans votre amendement le moyen de détourner le contrôle de son travail quotidien.

M. l'amiral DE LA JAILLE. — Il faut faire la même supposition pour le contrôle, Monsieur le Rapporteur !

M. LE RAPPORTEUR. — Monsieur l'Amiral, dans l'hypothèse que vous indiquez pour le contrôle, l'action de M. le ministre de la marine, de qui seul le contrôle dépend, interviendrait immédiatement et remettrait les choses en l'état.

M. l'amiral DE LA JAILLE. — Il en serait de même pour les préfets; contrôleurs et préfets sont également les délégués du ministre !

M. LE RAPPORTEUR. — La situation n'est pas tout à fait identique : le

Digitized by Google

préfet maritime peut arguer de sa bonne foi dans les réquisitions faites au contrôle. Comment le ministre reconnaîtra-t-il que le préfet maritime est de mauvaise foi? Il sera obligé, naturellement, de l'en croire sur parole.

Pour couper court à toutes ces difficultés, nous voulons laisser au contrôle le caractère qu'il doit garder, celui d'un organisme au service du ministre de la marine qui doit pouvoir s'en servir, comme il l'entend, puisqu'il est responsable devant les Chambres de son administration et de ses agents.

Pour ces raisons, et d'accord avec le gouvernement, nous demandons au Sénat de repousser l'amendement.

M. l'amiral DE CUVERVILLE. — Je demande la parole.

M. LE PRÉSIDENT. — La parole est à M. l'amiral de Cuverville.

M. l'amiral DE CUVERVILLE. — Messieurs, je constate une fois de plus que, entre les paroles et les actes, il y a une différence. Comment voulez-vous que des rapports de courtoisie s'établissent entre le préfet maritime et le contrôleur en chef permanent, si, à la base de leurs relations, ne se trouvent pas la plus entière franchise et la plus entière loyauté?

Comment? les rapports de l'inspection permanente ne seront pas communiqués au préfet maritime? Comment, lorsque le préfet maritime aura besoin de faire vérifier la gestion administrative des directions, le contrôle pourra s'y refuser? Mais les déclarations que vient de faire M. le Ministre à la tribune du Sénat sont en opposition absolue avec les arguments dont M. le rapporteur vient de se servir pour combattre mon amendement. J'estime que la rédaction que je propose au Sénat est de nature à prévenir une partie des difficultés que nous avons signalées et à créer un *modus vivendi* favorable aux intérêts du service.

M. l'amiral DE LA JAILLE. — Je m'associe aux observations de mon collègue.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. — Je demande la parole.

M. LE PRÉSIDENT. — La parole est à M. le ministre de la marine.

M. LE MINISTRE. — Messieurs, je ne veux dire qu'un mot pour attirer l'attention du Sénat sur la contradiction qui existe entre l'amendement présenté par l'honorable amiral de Cuverville à l'article 1er et celui qu'il soutient en ce moment.

Dans le premier de ces amendements, il donnait au ministre le droit de décider si le contrôle serait dépendant ou indépendant du préfet maritime, c'est-à-dire qu'en réalité il laissait au ministre le soin de régler par simple voie d'arrêté ou de décret l'organisation tout entière du contrôle et, ce qu'il y a de plus essentiel, sa nature même. Et maintenant, il veut introduire dans la loi des prescriptions qui ne sont que des détails de procédure. Il appartiendra au ministre, auquel vous venez de confier le contrôle, de décider, sous sa responsabilité, de quelle manière le contrôle se conduira en face du préfet, et de quelle manière le préfet se conduira en face du contrôle.

En ce qui me concerne, je l'ai déjà dit, j'ai réglé ces rapports par une décision présidentielle et j'ai renouvelé très récemment mes instructions à ce sujet...

M. l'amiral DE CUVERVILLE. — Votre successeur peut défaire ce que vous aurez fait.

M. LE MINISTRE. — ... par une circulaire adressée aux préfets.



Digitized by Google

C'est au ministre, sous sa responsabilité, qu'incombe le soin de régler la conduite du contrôle qui est son instrument et dont il est responsable devant les pouvoirs publics.

Voilà la doctrine qui me semble être la vraie. C'est celle que la commission a adoptée avec le Gouvernement, et c'est aussi celle qui est dictée par la raison. C'est pourquoi je prie le Sénat, d'accord avec la commission, de vouloir bien repousser l'amendement de M. l'amiral de Cuverville.

M. l'amiral DE CUVERVILLE. — Je demande à répondre un mot à M. le ministre.

M. LE PRÉSIDENT. — C'est votre droit.

La parole est à M. l'amiral de Cuverville.

M. l'amiral DE CUVERVILLE. — Messieurs, nous vous avons montré, au cours de la discussion, les inconvénients du projet de loi; nous pensions que sur les bancs de la commission, on chercherait au moins à atténuer ces inconvénients d'une manière quelconque. M. le ministre est monté à la tribune; il nous a fait une déclaration relativement satisfaisante et nous espérions qu'elle se traduirait en actes. M. le ministre nous a dit : « Je donnerai des instructions pour l'application de la loi. » Ces instructions auront une importance toute particulière puisque sur elles reposera la bonne harmonie dans nos arsenaux.

Or, il me semble que, lorsque dans une loi qui prête à tant de controverses, on demande à insérer des dispositions qui sont favorables aux intérêts du service, on ne doit pas les repousser. Il ne s'agit pas de placer les inspecteurs permanents sous les ordres du préfet maritime; ils sont indépendants. La question est tranchée. Il s'agit uniquement de régler leurs rapports; il s'agit de savoir si le préfet maritime va rester complètement désarmé pour la surveillance des actes administratifs de son arsenal. La commission ne peut pas refuser aux préfets les moyens de surveiller les intérêts qui leur sont confiés, et, par conséquent, elle doit appuyer l'amendement par lequel je demande que les contrôleurs permanents soient obligés de faire des inspections lorsque le préfet le requerra[1]. (*Très bien! très bien! à droite*).

M. LE PRÉSIDENT. — Je consulte le Sénat sur l'article *4 bis* proposé par l'amiral de Cuverville.

Il a été déposé sur le bureau une demande de scrutin. Elle est signée de MM. Combes, Costes, Guillemaut, Poirrier, Victor Leydet, Dusolier, Milhès-Lacroix, Jouffray, Folliet, Magnien.

Il va être procédé au scrutin.

(Les votes sont recueillis. — MM. les secrétaires en opèrent le dépouillement.)

[1] L'amendement de M. de Cuverville a été repoussé et il devait l'être, car son adoption eût faussé le principe même de la loi; il demeure bien acquis, grâce à la discussion provoquée par les adversaires du contrôle : 1° Que le contrôleur général dans chaque port correspond directement avec le ministre toutes les fois qu'il le juge utile; 2° que le préfet maritime ne peut pas faire marcher le contrôle local, *ad nutum*. Le contrôle doit prêter son concours, avec empressement, au préfet maritime, mais celui-ci ne peut pas l'exiger, le requérir impérieusement, ce qui aurait pu compromettre gravement, dans certains cas, le fonctionnement du service et l'indépendance de ses agents.

Digitized by Google

M. LE PRÉSIDENT. — Voici le résultat du scrutin :

| | | |
|---|---|---|
| Nombre des votants | | 254 |
| Majorité absolue | | 128 |
| Pour | 63 | |
| Contre | 191 | |

Le Sénat n'a pas adopté.

Je donne lecture de l'article 5 :

« Art. 5. — Le corps du Contrôle de l'administration de la marine a une hiérarchie propre, ne comportant aucune assimilation avec les grades de la marine. Ses membres jouissent du bénéfice de la loi du 19 mai 1834 sur l'état des officiers.

« La hiérarchie du corps est ainsi réglée :

« Contrôleur-adjoint;

« Contrôleur de 2e classe;

« Contrôleur de 1re classe;

« Contrôleur général de 2e classe;

« Contrôleur général de 1re classe.

« Le cadre constitutif du corps et sa répartition entre le service central de la direction du contrôle, le service des missions et le contrôle permanent des ports et établissements sont fixés conformément au tableau A annexé à la présente loi, avec substitution possible, dans chaque groupe, des contrôleurs de 2e classe aux contrôleurs de 1re classe et *vice versa*.

M. l'amiral DE LA JAILLE. — Je demande la parole.

M. LE PRÉSIDENT. — La parole est à M. l'amiral de la Jaille.

M. l'amiral DE LA JAILLE. — Messieurs, je viens vous faire une proposition qui, je l'espère, ne rencontrera pas d'opposition de la part de la commission et du Sénat.

Le dernier paragraphe de l'article 5 dit : « Le cadre constitutif du corps et la répartition, etc., sont fixés conformément au tableau A. » Or, le tableau A contient la composition, l'effectif du contrôle et la répartition entre les différents services du ministère du contrôle permanent et du contrôle mobile. Je vous demande, Messieurs, de vouloir bien réserver le vote de ce dernier paragraphe jusqu'après le vote de l'article 8 qui traite de la formation du corps du Contrôle. Il est possible, en effet, que relativement à cette formation, les chiffres qui sont indiqués dans l'article 8 ne soient pas maintenus par le Sénat, si on lui donne de bonnes raisons qui le convainquent de la nécessité de les modifier.

Je prie donc le Sénat de renvoyer le vote sur le tableau A après le vote sur l'article 8.

M. LE PRÉSIDENT. — La parole est à M. le rapporteur.

M. LE RAPPORTEUR. — Messieurs, je ne m'explique pas beaucoup l'intérêt que M. l'amiral de la Jaille attache à ce que nous retardions le vote de l'article 5.

M. l'amiral DE LA JAILLE. — Le vote du dernier paragraphe seulement de cet article.

Digitized by Google

M. LE RAPPORTEUR. — Dans l'article 8, il n'est nullement question de chiffres. Cet article ne fixe pas l'effectif du contrôle; il indique comment il sera procédé à la constitution immédiate du contrôle, sans déterminer le chiffre de l'effectif. Par conséquent, la raison tirée de la modification des chiffres tombe devant cette constatation.

Puisque je suis à la tribune, j'en profiterai pour indiquer pourquoi nous repoussons l'amendement.

Messieurs, on peut dire que rien n'est fait si vous acceptez cet amendement. Qu'a-t-on voulu en portant cette question du contrôle devant les Chambres? On a voulu donner au contrôle la stabilité dont il a besoin pour exercer sa mission en toute indépendance. A cette fin, le Sénat a décidé que le contrôle comprendrait trois divisions ou modalités : le contrôle de l'administration centrale, le contrôle local des ports et le contrôle mobile. Il s'agit maintenant de déterminer la manière dont fonctionneront ces trois divisions.

Or, ne voit-on pas que si on ne fixe pas par la loi un effectif à chacune de ces divisions, il dépendra d'un ministre de la marine d'annuler l'une ou l'autre par la manière dont il répartira entre elles les membres du corps?

M. LE MINISTRE. — Parfaitement.

M. LE RAPPORTEUR. — Qu'il arrive au pouvoir un ministre mal disposé envers le contrôle mobile, par un simple décret, il pourra décider une répartition nouvelle qui réduira le contrôle mobile à un seul membre, de sorte que ce prétendu contrôle mobile sera condamné à l'impuissance la plus complète. Le même effet peut se produire en ce qui regarde le contrôle local des ports. On peut le réduire de nombre à tel point qu'il se trouve dans l'impossibilité de s'exercer utilement.

Il est donc de toute nécessité que le Sénat consacre ses décisions antérieures, en fixant par un tableau annexé à la loi l'effectif minimum de chaque division du contrôle. (*Très bien! très bien! à gauche.*)

M. l'amiral de LA JAILLE. — Je demande la parole.

M. LE PRÉSIDENT. — Vous avez la parole, amiral.

M. l'amiral DE LA JAILLE. — Messieurs, c'est moi qui ne comprends pas M. le rapporteur. Je n'ai pas demandé du tout la suppression du tableau A; je désire, au contraire, qu'il fasse partie de la loi; mais je demande qu'il ne soit statué sur le tableau A qu'après le vote de l'article 8. Je ne vois pas qu'il y ait là une proposition qui soit contraire au vote du tableau A.

M. LE RAPPORTEUR. — Donnez-nous les raisons de votre proposition.

M. l'amiral DE LA JAILLE. — Mais alors, je vais être obligé de discuter l'article 8.

M. l'amiral DE CUVERVILLE.. — Si on avait accordé à l'amiral de la Jaille ce qu'il demande, nous en serions déjà à l'article 8!

M. LE RAPPORTEUR. — Ce n'est pas mauvaise volonté; mais encore faut-il que nous prenions une résolution raisonnée.

M. l'amiral DE LA JAILLE. — Voici mes explications, qui seront très brèves.

L'article 8 dit : « Les membres du corps du Contrôle sont recrutés comme suit : Pour la formation, l'inspecteur général des services administratifs de la marine et le plus ancien des inspecteurs en chef de 1re classe sont nommés

Digitized by Google

contrôleurs généraux de 1re classe; les contrôleurs généraux de 2e classe sont recrutés parmi les inspecteurs en chef de 1re et de 2e classe, d'après leur rang d'ancienneté et, pour le reste des vacances, au choix du ministre... »

Je me demande pourquoi le corps du Contrôle aurait deux inspecteurs généraux, c'est-à-dire deux contrôleurs généraux de 1re classe. Aucun des autres corps de la marine n'a cet effectif. Le corps de santé, le corps des ingénieurs, le corps des commissaires ont chacun un inspecteur général qui est le chef du corps. Je ne vois pas pourquoi, je le répète, le corps du Contrôle, qui a toutes les assimilations de grade avec les autres corps, en tant qu'officiers supérieurs, aurait deux contrôleurs généraux, c'est-à-dire deux inspecteurs généraux. Je n'en vois même pas l'emploi. Je voudrais qu'il y en eût un, qui fût le chef reconnu du corps, mais un seul.

Voilà les raisons pour lesquelles je demande de renvoyer le vote du tableau A après le vote de l'article 8, parce que si le Sénat venait à penser comme moi, il y aurait une rectification d'une unité à faire sur ce tableau, ou plutôt le changement d'un contrôleur général de 1re classe en un contrôleur général de 2e classe. (*Très bien ! très bien ! à droite.*)

M. le Rapporteur. — S'il est entendu qu'après le vote de l'article 8 on ne remettra plus en discussion l'article 5, la commission ne s'oppose pas à la manière de procéder demandée par M. l'amiral de la Jaille.

*Plusieurs sénateurs à droite.* — Évidemment !

M. l'amiral de la Jaille. — Bien entendu ; je demande un vote pur et simple.

M. le Rapporteur. — Dans ces conditions la commission n'insiste pas.

M. le Président. — Je consulte le Sénat par division sur l'article 5.

Je mets aux voix les deux premiers paragraphes de cet article.

(Ces paragraphes sont adoptés.)

M. le Président. — Le troisième paragraphe est réservé; le Sénat sera consulté à cet égard après le vote de l'article 8.

« Art. 6. — Il y a correspondance entre les cinq grades ci-dessus et les grades de même dénomination du corps du Contrôle de l'administration de l'armée, avec application à chaque grade du même statut militaire dans les deux corps, notamment au point de vue des honneurs et préséances qui, ainsi que l'uniforme et les juridictions, seront réglés par décrets.

« Pour l'exercice de leurs attributions, les membres du corps du Contrôle sont dans une indépendance entière de l'autorité supérieure du port ou de l'établissement auquel ils sont attachés.

« Au point de vue de la discipline, ils ne relèvent que du ministre et de leurs supérieurs dans leur hiérarchie propre. » — (Adopté.)

« Art. 7. — L'un des contrôleurs généraux est chargé de la direction du contrôle au ministère de la marine. Sous l'autorité immédiate et exclusive du ministre, il assure l'administration générale du corps. Il dirige le contrôle permanent près de l'administration centrale. Il centralise les travaux des contrôleurs en résidence dans les ports et établissements, ainsi que ceux du service des missions.

« Un contrôleur général est, sous l'autorité du directeur du contrôle, spécialement chargé du service des missions.

Digitized by Google

« Les contrôleurs généraux dirigent le contrôle local dans les arrondissements maritimes.

« Le contrôle local, dans les établissements hors des ports et sur les points du littoral non chefs-lieux d'arrondissement maritime, est confié à des contrôleurs de 1re classe ou à des contrôleurs de 2e classe.

« Les contrôleurs-adjoints sont exclusivement affectés au contrôle permanent dans les arrondissements maritimes.

« Des arrêtés ministériels déterminent la répartition entre les arrondissements maritimes, les établissements hors des ports et les points du littoral, des membres du corps affectés au contrôle local. Les conditions du roulement auquel ils devront être soumis seront fixées par le décret sur le fonctionnement de ce service. » (Adopté.)

« Art. 8. — Les membres du corps du Contrôle sont recrutés comme suit :

« Pour la formation :

« L'inspecteur général des services administratifs de la marine et le plus ancien des inspecteurs en chef de 1re classe sont nommés contrôleurs généraux de 1re classe ; les contrôleurs généraux de 2e classe sont recrutés parmi les inspecteurs en chef de 1re et de 2e classe, d'après leur rang d'ancienneté et, pour le reste des vacances, au choix du ministre, parmi les inspecteurs de 1re classe actuels ayant au moins trois ans de grade ; les contrôleurs de 1re classe parmi les inspecteurs de 1re classe actuels, d'après leur rang d'ancienneté et, pour le reste des vacances, au choix du ministre, parmi les inspecteurs de 2e classe comptant au moins trois ans de services dans l'inspection depuis leur nomination au grade d'inspecteur-adjoint ; les contrôleurs de 2e classe parmi les inspecteurs de 2e classe actuels, d'après leur rang d'ancienneté et, pour le reste des vacances, au choix du ministre, parmi les inspecteurs-djoints ayant au moins trois ans de grade ; les contrôleurs-adjoints, en premier lieu, parmi les inspecteurs-adjoints actuels, d'après leur rang d'ancienneté et subsidiairement, parmi les candidats classés comme admissibles à ce grade d'après la liste du dernier concours qui aura précédé la promulgation de la présente loi, en suivant l'ordre de cette liste.

« Après la formation :

« Le corps du Contrôle se recrute, pour le grade de contrôleur-adjoint, par voie de concours, parmi les mécaniciens en chef de la marine, les ingénieurs principaux du génie maritime et les commissaires principaux de la marine, sans condition d'ancienneté, ainsi que parmi les lieutenants de vaisseau, les mécaniciens principaux de 1re classe de la marine, les ingénieurs de 1re classe du génie maritime et les commissaires de 1re classe de la marine réunissant au moins quatre années de grade et autorisés par le ministre à se présenter devant un jury d'examen composé de contrôleurs généraux et de contrôleurs.

« Peuvent, en outre, dans les conditions déterminées par le ministre et dans une proportion qui ne pourra excéder un cinquième des vacances, être admis, sur la proposition de leurs chefs hiérarchiques et sur la présentation des contrôleurs généraux de l'administration de la marine :

« 1° Au grade de contrôleur de 1re classe, les capitaines de vaisseau, les

Digitized by Google

ingénieurs en chef de 1re classe du génie maritime et les commissaires en chef de 1re classe de la marine;

« 2° Au grade de contrôleur de 2e classe, les capitaines de frégate, les ingénieurs en chef de 2e classe du génie maritime et les commissaires en chef de 2e classe de la marine. »

Il y a sur cet article un amendement de M. l'amiral de Cuverville.

M. l'amiral DE CUVERVILLE. — L'amendement de M. l'amiral de la Jaille doit être discuté avant le mien. Il s'agit de savoir si le contrôle aura un ou deux contrôleurs généraux de 1re classe, et c'est sur ce point que M. l'amiral de la Jaille va faire porter la discussion.

M. LE PRÉSIDENT. — Je ne suis saisi d'aucun amendement de M. l'amiral de la Jaille.

M. l'amiral DE LA JAILLE. — Je n'ai pas encore déposé d'amendement, Monsieur le Président; mais en voici un que je viens d'écrire à l'instant et que je vais déposer entre vos mains si vous voulez bien me donner la parole.

M. LE PRÉSIDENT. — La parole est à M. l'amiral de la Jaille.

M. l'amiral DE LA JAILLE. — Messieurs, je ne compte pas entrer dans une discussion, et je vais seulement répéter en peu de mots ce que j'ai dit de même en peu de mots tout à l'heure.

Je vous prie de vouloir bien prendre en considération mon amendement qui résume mes paroles et qui est ainsi conçu :

« Remplacer le premier paragraphe par :

« Les membres du corps du Contrôle sont recrutés comme suit :

« Pour la formation :

« L'inspecteur général des services administratifs de la marine est nommé contrôleur général de 1re classe.

« Les inspecteurs en chef de 1re et de 2e classe sont nommés contrôleurs généraux de 2e classe.

« Les inspecteurs de 1re classe sont nommés contrôleurs de 1re classe.

« Les inspecteurs de 2e classe sont nommés contrôleurs de 2e classe.

« Les inspecteurs-adjoints sont nommés contrôleurs-adjoints.

« Pour les vacances à combler jusqu'à concurrence du chiffre des effectifs pour chaque classe, les nominations s'effectueront, au choix du ministre, suivant les conditions prescrites à l'article 9. »

Cet amendement — et c'est pour cela que j'ai demandé le recul du vote du tableau A — implique qu'il n'y aura qu'un seul contrôleur général de 1re classe, ce qui revient à dire qu'il n'y aura qu'un seul inspecteur général dans le corps du Contrôle.

Je ne vois aucune raison pour doubler ce rôle-là, qui n'est pas doublé dans les autres corps auxiliaires de la marine ; — je crois que « corps auxiliaires » est le terme consacré à l'heure qu'il est.

Le service de santé, le génie maritime, qui est certainement un service très compliqué et dont le contrôle technique est très chargé et très sérieux, n'a qu'un seul inspecteur général. Le commissariat de la marine n'en a également qu'un.

Ces trois corps-là sont assimilés à celui du contrôle dans la demande déposée à la Chambre des députés d'un abaissement de la limite d'âge. Par

Digitized by Google

conséquent, M. le ministre, en déposant ce projet à la Chambre pour les quatre corps, en a fait un tout, et ce tout c'est, en fait, le ministère de la marine.

Je demande pourquoi on veut rompre aujourd'hui cette similitude entre les quatre corps et pourquoi on en excepte un de la règle générale.

Je n'ai pas de raison à en donner, je la demande. (*Très bien! très bien! à droite.*)

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. — Je demande la parole.

M. LE PRÉSIDENT. — La parole est à M. le ministre de la marine.

M. LE MINISTRE. — Messieurs, l'argument à donner en faveur de la disposition du projet de loi a été fourni tout à l'heure par M. l'amiral de la Jaille lui-même ou par M. l'amiral de Cuverville, je ne me le rappelle pas très exactement, peut-être même par tous les deux en même temps, lorsqu'ils disaient : Mais vous allez avoir un directeur du contrôle inamovible!

Et, en effet, il serait bien difficile qu'il en fût autrement s'il n'y avait qu'un seul officier réunissant le grade le plus élevé.

C'est si vrai que, pour le génie maritime, pour le commissariat, pour le corps de Santé, l'inspecteur général, par le seul fait qu'il gravit le grade d'inspecteur général, se trouve placé à la tête de tout son corps.

Pour ces corps, cela ne présente aucun inconvénient.

En effet, l'inspecteur général du corps de Santé ou l'inspecteur général du commissariat n'est à la tête d'aucune direction. Il ne dirige rien. Il n'est pas le chef d'un service d'exécution; il n'est même pas le chef réel, l'administrateur de son corps. Il a fallu un arrêté pris par moi et un décret récent pour obliger le chef du personnel et l'état-major général à consulter les inspecteurs généraux sur les mouvements opérés parmi les officiers de leurs corps.

Pour le génie maritime, la situation est un peu différente, l'inspecteur général étant chargé d'une sorte de contrôle technique sur les constructions navales, contrôle technique que j'ai organisé d'une façon beaucoup plus solide depuis que je suis au ministère.

Je dois d'ailleurs faire l'éloge de l'officier général très distingué qui est à sa tête aujourd'hui, mais j'aurais été fort gêné si j'avais voulu en prendre un autre, précisément parce que je me serais trouvé alors dans l'obligation de mettre hors de tout service l'homme le plus gradé du génie maritime.

Ici, la situation est beaucoup plus délicate encore. Le directeur du contrôle va être à la tête d'un véritable service très complet; il aura à la fois l'administration de son corps et la responsabilité vis-à-vis du ministre des actes du contrôle local, du contrôle mobile et du contrôle de l'administration centrale. Il est donc nécessaire que le ministre puisse choisir parmi les hommes qui seront chargés de sa direction et qu'il ait en face de lui non pas une seule personnalité qui, comme vous le disiez tout à l'heure, deviendrait un directeur inamovible, mais plusieurs officiers entre lesquels son choix puisse s'exercer.

Voilà la pensée qui a dicté l'article 8.

M. l'amiral DE LA JAILLE. — Je demande la parole.

M. LE PRÉSIDENT. — La parole est à M. l'amiral de la Jaille.

M. l'amiral DE LA JAILLE. — Messieurs, je me permettrai d'opposer aux

Digitized by Google

paroles de M. le ministre celles qu'il a prononcées tout à l'heure en présentant au Sénat l'indication par laquelle commence l'article 7, qui dit : « L'un des contrôleurs généraux est chargé de la direction du contrôle au ministère de la marine. »

Par conséquent, ce n'est pas le contrôleur général de 1re classe qui est forcément le directeur du contrôle. S'il ne l'est pas, il prendra vis-à-vis de son corps le même rôle que l'inspecteur général du commissariat, que l'inspecteur général du service de santé et que l'inspecteur général du génie maritime remplissent vis-à-vis des leurs. Le directeur du contrôle, cela est établi par l'article 7, déjà voté, peut donc être l'un des contrôleurs généraux. Il n'est même pas dit que ce devra être un des deux contrôleurs généraux de 1re classe ; il peut donc se faire que cette fonction soit remplie par un contrôleur général de 2e classe qui aura la confiance du ministre. Que fera-t-on alors des deux contrôleurs généraux de 1re classe ? Je ne le vois pas ; et c'est pour cela que je demande qu'il n'y en ait qu'un.

S'il est le directeur du contrôle, c'est qu'il aura, pour remplir cette fonction, la confiance du ministre ; si, au contraire, le ministre juge qu'il convient de lui donner un autre poste ou même de lui faire faire un service actif, il prendra un directeur du contrôle parmi les autres contrôleurs généraux.

C'est pour cela, je le répète, que je ne comprends pas qu'on mette dans ce corps deux inspecteurs généraux de 1re classe.

M. l'amiral DE CUVERVILLE. — C'est une dépense supplémentaire.

*Un sénateur à droite.* — Considérable !

M. l'amiral DE LA JAILLE. — C'est, en effet, une dépense supplémentaire considérable et rien de plus ! (*Très bien ! à droite.*)

M. LE PRÉSIDENT. — L'amendement de M. l'amiral de la Jaille est soumis à la prise en considération.

M. LE RAPPORTEUR. — La commission, d'accord avec le Gouvernement, prie le Sénat de ne pas prendre l'amendement en considération [1].

M. LE PRÉSIDENT. — Je consulte le Sénat sur la prise en considération de l'amendement de M. l'amiral de la Jaille.

(Après deux épreuves déclarées douteuses, il est procédé au scrutin public. — Les votes sont recueillis. — MM. les secrétaires en opèrent le dépouillement.)

M. LE PRÉSIDENT. — Voici le résultat du scrutin :

| | | |
|---|---|---|
| Nombre des votants | | 253 |
| Majorité absolue | | 127 |
| Pour | 111 | |
| Contre | 142 | |

Le Sénat n'a pas adopté.

[1] Pour combattre l'amendement qui tendait à réduire de deux à un le nombre des contrôleurs généraux de 1re classe, M. Combes aurait pu fournir un excellent argument : la fonction de surveillant du service du contrôle permanent qui peut être confiée au contrôleur général chef du service des missions s'exercera plus efficacement et plus convenablement si le titulaire du poste est d'un grade égal ou supérieur à celui du chef du contrôle résident.

Digitized by Google

Il y a sur le même article un second amendement de M. l'amiral de Cuverville, qui est ainsi conçu :

« Les membres du corps du Contrôle sont recrutés comme suit :

« Pour la formation :

« L'inspecteur général des services administratifs de la marine est nommé contrôleur général de 1re classe ;

« Le 2e contrôleur général de 1re classe sera au choix du ministre.

« Les inspecteurs en chef sont nommés contrôleurs généraux de 2e classe.

« Les inspecteurs de 1re classe sont nommés contrôleurs de 1re classe.

« Les inspecteurs de 2e classe sont nommés contrôleurs de 2e classe.

« Les inspecteurs-adjoints sont nommés contrôleurs-adjoints.

« Pour les vacances à combler jusqu'à concurrence du chiffre des effectifs pour chaque classe, les nominations s'effectueront, au choix du ministre, suivant les conditions d'ancienneté prescrites à l'article 9. »

La parole est à M. l'amiral de Cuverville.

M. l'amiral DE CUVERVILLE. — Messieurs, l'amendement que j'ai l'honneur de soumettre au Sénat ne diffère du projet de la commission que dans la première partie, c'est-à-dire pour la formation du contrôle. Il y a eu, en effet, une erreur dans l'impression de l'amendement.

Pour le recrutement ultérieur, je suis d'accord avec la commission.

Pour la formation, je demande, Messieurs, que le deuxième contrôleur général de 1re classe, que vous venez d'accorder, soit nommé au choix du ministre. On vient de vous dire tout à l'heure quelle est l'importance des fonctions qu'il devait remplir ; eh bien, en raison même de l'importance de ces fonctions, il me paraît convenable que le second contrôleur général de 1re classe soit nommé au choix du ministre.

En ce qui concerne les avancements, c'est-à-dire le passage des inspecteurs au grade de contrôleur, mon amendement a pour but de réserver les droits acquis, par conséquent de faire passer de l'inspection dans le contrôle sans blesser aucun intérêt.

Là se borne ma proposition.

M. BARBEY, *président de la commission.* — La commission repousse l'amendement.

M. le marquis DE CARNÉ. — Pourquoi ? Il faudrait donner des raisons.

M. l'amiral DE LA JAILLE. — Je demande à dire quelques mots de ma place.

M. LE PRÉSIDENT. — La parole est à M. l'amiral de la Jaille.

M. l'amiral DE LA JAILLE. — Messieurs, à la raison que vient de donner l'amiral de Cuverville pour proposer la nomination au choix du second contrôleur général de 1re classe, j'en ajoute une autre.

C'est qu'il s'agit d'officiers généraux ; ne fussent-ils que des officiers supérieurs, toutes les fois qu'il s'agit pour eux d'un avancement, l'avancement est fait au choix. C'est un droit, c'est une règle, c'est la loi.

Eh bien, Messieurs, l'inspecteur en chef n'est l'équivalent que d'un contrôleur général de 2e classe de par la loi ; du moment où vous le nommez contrôleur général de 1re classe, vous lui donnez un avancement et cet avancement ne peut pas être donné à l'ancienneté ; il faut qu'il soit donné

Digitized by Google

au choix. M. le ministre nommera le plus ancien s'il le veut, mais il faut dire que ce plus ancien sera nommé au choix, pour se conformer aux lois existantes.

M. Châtelain, *directeur du contrôle, commissaire du Gouvernement.* — Je demande la parole.

M. le Président. — La parole est à M. le commissaire du Gouvernement.

M. le Commissaire du Gouvernement. — Messieurs, il est très juste de dire qu'en principe les avancements sont toujours donnés au choix d'un grade à l'autre, dans les grades d'officiers supérieurs et d'officiers généraux. Cependant je ferai observer au Sénat que ces derniers termes sont impropres, attendu que les contrôleurs ne sont pas des officiers, mais bien des fonctionnaires militaires.

Il n'y a aucune espèce d'assimilation à faire entre le contrôle et les autres corps militaires des Départements de la guerre et de la marine, sauf en ce concerne les tarifs de pensions, identiques pour les contrôleurs de la marine et les contrôleurs de la guerre, dont la hiérarchie propre ne comporte elle-même aucune assimilation avec les grades de l'armée.

La pensée du ministre, en rédigeant l'article dans les termes où il a été présenté aux délibérations du Sénat, a été celle-ci : nous trouvant en présence d'une formation, c'est-à-dire d'une création nouvelle, alors qu'on emprunte à un corps déjà existant la plus grande partie de ses unités, nous ne voulons pas que cette formation soit un prétexte à des avancements de faveur, c'est-à-dire au choix. Nous voulons que la dévolution, aux grades nouveaux, des hauts fonctionnaires déjà en possession au moment de la formation se fasse d'après leur rang d'ancienneté.

Si on avait voulu créer de toutes pièces un corps nouveau, on aurait procédé comme on procède au ministère de la guerre, quand on fait des formations : on aurait licencié le corps actuel de l'Inspection de la marine, on aurait créé le nouveau corps du Contrôle en le formant d'éléments empruntés aux divers corps qui concourent à son recrutement.

On a trouvé cette solution par trop radicale, et l'on a décidé de garder tous les inspecteurs actuels, en replaçant dans le corps du Contrôle, au rang qu'ils occupent actuellement dans celui de l'Inspection, tous ceux qui sont déjà titulaires d'un grade équivalent.

Je fais observer que si le ministre, en préparant cette rédaction, a adopté le procédé de déléguer au pouvoir législatif le droit qu'il pourrait exercer lui-même, c'est qu'il a remarqué que le plus ancien des inspecteurs en chef actuels avait cinq ans d'ancienneté sur celui qui le suit immédiatement dans l'ordre de l'annuaire. Il a trouvé que c'était une raison concluante pour lui faire donner le pas sur ses collègues.

Je suis d'autant plus à l'aise, Messieurs, pour parler de la question, que je suis complètement désintéressé dans le débat, puisque je suis déjà en possession du grade d'inspecteur général, égal à celui de contrôleur général de 1re classe.

M. l'amiral de la Jaille. — Je demande la parole.

M. le Président. — La parole est à M. l'amiral de la Jaille.

M. l'amiral de la Jaille. — Messieurs, je ne voudrais pas prolonger ce débat; cependant, je suis bien obligé de répondre quelques mots à M. le

Digitized by Google

commissaire du gouvernement; il a dit que les contrôleurs n'étaient pas des officiers, qu'ils étaient des fonctionnaires; c'est vrai, je le savais, mais enfin les membres du contrôle ne jouissent-ils pas du bénéfice de la loi du 19 mai 1834 sur l'état des officiers?

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT. — Comme les contrôleurs de l'armée.

M. l'amiral DE LA JAILLE. — Si vous voulez. Par conséquent, il y a bien un rapprochement à faire entre l'état hiérarchique du corps du Contrôle et celui établi par la loi du 19 mai 1834 sur l'état des officiers. Je ne trouve donc pas que la raison apportée ici par M. le commissaire du gouvernement soit concluante.

Il nous dit qu'il n'y a pas création de corps : c'est justement pour cela que je demande que toutes les règles en usage soient suivies.

M. l'amiral DE CUVERVILLE. — Très bien!

M. l'amiral DE LA JAILLE. — Par conséquent, l'avancement donné aux inspecteurs sous le nom de contrôleurs, — peu importe le nom — est un avancement, une augmentation de solde, de retraite, d'autorité.....

M. l'amiral DE CUVERVILLE. — C'est une récompense.

M. l'amiral DE LA JAILLE. — .....et constitue un grade ou un avancement dans le corps de ces fonctionnaires.

Puisque le corps du Contrôle se réclame de la loi sur l'état des officiers, qu'il en subisse les conséquences.....

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT. — Cela n'a aucun rapport avec la question que nous discutons.

M. l'amiral DE LA JAILLE. — .....et que cet inspecteur en chef qui doit être nommé deuxième contrôleur général de 1re classe soit désigné au choix. C'est un mot que je voudrais voir introduire dans la loi.

Le ministre nommera le plus ancien si c'est le plus capable, si c'est lui qui a le plus de droits, s'il a le plus d'ancienneté. Il sera libre de le prendre au choix, mais je demande que la loi dise formellement qu'il le prend au choix. (*Très bien!*)

M. CABART-DANNEVILLE. — Il bénéficiera d'un cadre de réserve, ce qui est réservé aux officiers.

M. LE MINISTRE. — Je demande la parole.

M. LE PRÉSIDENT. — La parole est à M. le ministre.

M. LE MINISTRE. — Je tiens à faire remarquer au Sénat qu'il y a bien ici création de corps. Seulement pour le créer à nouveau et afin de sauvegarder tous les intérêts acquis, on prend les membres qui font déjà partie de ce corps, et afin précisément qu'aucun d'eux n'ait le droit de formuler aucune plainte contre l'état de choses nouveau, on leur dit : « Nous renonçons, le ministre renonce par la loi elle-même au droit qu'il a de faire des promotions au choix et il ne les fera qu'à l'ancienneté ou plutôt il fera régler la question par la loi. »

Voilà toute la question.

M. l'amiral DE LA JAILLE. — Deux mots sur le mot « création ». C'est là que nous ne nous entendons pas bien. Il y a création d'un corps, c'est possible puisqu'il y aura un autre corps que celui qui existe, mais M. le commissaire du gouvernement lui-même vous a indiqué qu'elle eût été la

Digitized by Google

voie à suivre s'il y avait eu réellement création de corps dans toute l'acception du mot; il aurait fallu licencier l'inspection et créer de toutes pièces le contrôle.

M. LE MINISTRE. — Je demande à l'honorable amiral de la Jaille la permission de lui faire remarquer que cette règle ne s'applique pas seulement au deuxième inspecteur général, qu'elle s'applique à tous les officiers qui vont entrer dans ce corps nouveau ou plutôt qui vont y avancer. Il est dit :

« L'inspecteur général des services administratifs de la marine et le plus ancien des inspecteurs en chef de 1re classe sont nommés contrôleurs généraux de 1re classe; les contrôleurs généraux de 2e classe sont recrutés parmi les inspecteurs en chef de 1re et de 2e classe, d'après leur rang d'ancienneté et, pour le reste des vacances, au choix du ministre, parmi les inspecteurs de 1re classe actuels ayant au moins trois ans de grade. »

C'est une règle générale que la loi pose.

M. le général BILLOT. — Je demande à faire une observation de ma place.

M. LE PRÉSIDENT. — La parole est à M. le général Billot.

M. le général BILLOT, *de sa place.* — La proposition que fait M. le ministre de la marine ne tend à rien moins qu'à substituer l'autorité et la responsabilité du Parlement à celle du Pouvoir exécutif, et à faire faire par le Parlement, indirectement, un choix de personnes qui incombe à l'autorité et à la responsabilité ministérielles [1]. (*Très bien! au centre et à droite.*)

M. LE RAPPORTEUR. — La commission, d'accord avec le gouvernement, repousse l'amendement.

M. l'amiral DE LA JAILLE, *de sa place.* — Quant à l'argument que donne M. le ministre de la marine, que dans les grades inférieurs à ceux de contrôleurs généraux les mêmes dispositions sont prises, il est bien évident que si la disposition que j'ai indiquée est adoptée pour le grade de contrôleur général de 1re classe, son adoption pour les autres classes s'ensuivra naturellement.

M. LE PRÉSIDENT. — Je consulte le Sénat sur l'amendement de M. l'amiral de Cuverville.

Il a été déposé sur le bureau une demande de scrutin.

Elle est signée de MM. Dellestable, Béraud, Combes, Bonnefoy-Sibour, Frézoul, Jouffrault, Labrousse, Laterrade, Destieux-Junca, Desmons.

Il va être procédé au scrutin.

(Les votes sont recueillis. — MM. les secrétaires en opèrent le dépouillement.)

M. LE PRÉSIDENT. — Voici le résultat du scrutin :

| | | |
|---|---|---|
| Nombre des votants | | 231 |
| Majorité absolue | | 116 |
| Pour | 78 | |
| Contre | 153 | |

[1] S'il s'était agi d'avancements à concéder après formation du corps, l'amendement défendu par M. de la Jaille et la critique du général Billot auraient été très fondés. C'est au Pouvoir exécutif qu'il appartient d'apprécier les droits des fonctionnaires à l'avancement; mais s'agissant d'une première formation, la réserve inscrite dans la loi

Digitized by Google

Le Sénat n'a pas adopté.

Je mets aux voix l'article 8.

(L'article 8 est adopté).

M. le Président. — Nous revenons à l'article 5 dont nous avions réservé le paragraphe 3. Ce paragraphe est ainsi conçu :

« Le cadre constitutif du corps et sa répartition entre le service central de la direction du contrôle, le service des missions et le contrôle permanent des ports et établissements sont fixés conformément au tableau A annexé à la présente loi, avec substitution possible, dans chaque groupe, des contrôleurs de 2e classe aux contrôleurs de 1re classe et *vice versa*. »

Je mets aux voix ce 3e paragraphe.

(Le paragraphe est adopté.)

M. le Président. — Je mets aux voix l'ensemble de l'article 5.

(L'article 5 est adopté.)

M. le Président. — « Art. 9. — L'avancement dans le corps du Contrôle a lieu exclusivement au choix, d'après les listes d'aptitude dressées par une commission composée de contrôleurs généraux de l'administration de la marine.

« Trois années d'ancienneté dans chaque grade sont exigées pour passer au grade supérieur.

« Comptera dans ces trois années le temps passé, savoir :

« Par les contrôleurs généraux de 2e classe, dans le grade d'inspecteur en chef des services administratifs de la marine;

« Par les contrôleurs de 1re classe, dans le grade d'inspecteur de 1re classe ou d'inspecteur;

« Par les contrôleurs de 2e classe et les contrôleurs-adjoints, dans les grades d'inspecteur de 2e classe et d'inspecteur-adjoint.

« Les contrôleurs de 2e classe provenant des inspecteurs de 2e classe et des inspecteurs-adjoints pourront même, en cas de vacance, être immédiatement promus contrôleurs de 1re classe, comme réunissant au moins trois années de services tant dans le corps de l'Inspection que dans celui du Contrôle. » — (Adopté.)

« Art. 10. — Les limites d'âge pour le passage des contrôleurs généraux dans le cadre de réserve, ainsi que pour l'admission à la retraite, des membres du corps du Contrôle de l'administration de l'armée sont applicables aux membres du corps du Contrôle de l'administration de la marine.

« Les tarifs des pensions sont les mêmes pour les deux corps; mais au point de vue des droits, du mode de décompte des services et des bénéfices de campagnes, les fonctionnaires du contrôle de l'administration de la marine demeurent régis, ainsi que leurs veuves et leurs orphelins, par les lois et décrets en vigueur sur les pensions de retraite de l'armée de mer. »

M. l'amiral de Cuverville accepte l'article 10 tel qu'il est présenté par la commission, mais il propose d'y ajouter un paragraphe additionnel.

en faveur de l'ancienneté était très justifiée, elle témoignait du désir qu'avait le gouvernement de ne pas favoriser les ambitions au détriment des droits acquis. Le Sénat a compris cette réserve et, fort sagement, l'a maintenue dans le texte.

Digitized by Google

M. l'amiral DE CUVERVILLE. — C'est cela, Monsieur le président.

M. LE PRÉSIDENT. — Personne ne demande la parole?...

Je consulte le Sénat sur l'article 10.

(L'article 10 est adopté.)

M. LE PRÉSIDENT. — Je donne maintenant lecture du paragraphe additionnel proposé par M. l'amiral de Cuverville.

Il est ainsi conçu :

« Art. 10. — Rédiger ainsi le troisième alinéa :

« A titre exceptionnel, les inspecteurs en chef aujourd'hui en fonctions restent soumis aux limites d'âge actuellement fixées pour le grade dont ils sont titulaires si, par l'effet de la présente loi, ils ne sont promus au grade supérieur ou appelés à bénéficier d'une augmentation du taux de leur pension de retraite. »

La parole est à M. l'amiral de Cuverville.

M. l'amiral DE CUVERVILLE. — Messieurs, le texte dont M. le président vient de vous donner lecture est encore un amendement qui avait été pris en considération par la commission de la marine.

Il a pour but de ne pas donner de rétroactivité à la loi que vous allez voter et de conserver les situations acquises. C'est le principe qui vient d'être admis par le Sénat à la demande de M. le ministre. De plus, ce serait une économie pour le Trésor.

C'est à ces trois points de vue que je prie le Sénat de bien vouloir adopter mon amendement.

M. BARBEY, *président de la commission.* — Je demande à dire quelques mots de ma place.

M. LE PRÉSIDENT. — Vous avez la parole.

M. LE PRÉSIDENT DE LA COMMISSION, *de sa place.* — Cet amendement avait été proposé à la commission et adopté par elle; mais M. le ministre de la marine est venu dans le sein de la commission et il lui a donné des explications qui l'ont satisfaite.

Je prierai simplement M. le ministre de répéter ces explications à la tribune.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. — Je demande la parole.

M. LE PRÉSIDENT. — La parole est à M. le ministre de la marine.

M. LE MINISTRE. — Messieurs, il a été convenu, avec la commission, qu'une disposition analogue à l'article additionnel qui vous est soumis sera ajoutée, en ce qui concerne le contrôle, à un projet de loi qui est pendant aujourd'hui devant la Chambre des députés; elle a été acceptée par la commission de la marine et le rapport est, je crois, déposé. J'espère pouvoir le faire discuter très prochainement et arriver ainsi à régler la situation de tous les corps auxiliaires.

Il sera ajouté à ce projet de loi — j'en ai pris l'engagement devant la commission — un article qui rappellera les dispositions proposées par M. l'amiral de Cuverville. Par conséquent, satisfaction est donnée aux auteurs de l'article additionnel [1].

[1] La concession faite par le ministre a eu le grand avantage de lever des scrupules qui

Digitized by Google

M. l'amiral DE LA JAILLE. — Je demande la parole.

M. LE PRÉSIDENT. — La parole est à M. l'amiral de la Jaille.

M. l'amiral DE LA JAILLE. — Messieurs, je reviens encore un peu sur le le même terrain que tout à l'heure.

L'article 10 que l'on soumet à votre vote en ce moment contient un premier paragraphe ainsi conçu :

« Les limites d'âge pour le passage des contrôleurs généraux dans le cadre de réserve, ainsi que pour l'admission à la retraite, des membres du corps du Contrôle de l'administration de l'armée sont applicables aux membres du corps du Contrôle de l'administration de la marine. »

Messieurs, il y a un projet de loi déposé à la Chambre des députés et qui est relatif à la limite d'âge pour la retraite et pour le cadre de réserve, selon le cas, de tous les corps auxiliaires de la marine, le contrôle compris. Pourquoi donc veut-on détacher aujourd'hui le corps du Contrôle du bloc que représentent les corps auxiliaires de la marine pour lui donner des avantages qu'on n'accorde pas aux autres?

Je n'en sais rien; mais je trouve cela fâcheux, et je considère que c'est un précédent qui obligera le Sénat à voter dans son bloc le projet de loi qui est en ce moment déposé à la Chambre et, par conséquent, à imposer au Trésor une très grosse augmentation de dépense. Et d'ailleurs que décidera la Chambre?

Puisque le contrôle de la marine est un corps qui fait partie de la marine, je ne vois pas pourquoi il s'en déhâle pour toucher les avantages du contrôle de l'armée au Département de la guerre. S'il est de la marine, — qu'il ne soit pas composé d'officiers, je l'accepte, — mais, au moins, qu'il garde le bouton de la marine, et qu'il partage tous les avantages et tous les inconvénients qui sont ou seront le lot des autres corps auxiliaires de la marine. Il n'y a aucune raison, ou du moins je n'en vois aucune, pour que l'on fasse une exception en faveur du corps du Contrôle, alors que la disposition en question est soumise à l'examen de la Chambre dans un projet de loi déposé sur son bureau.

En résumé, ce que j'ai à dire revient à proposer au Sénat de prendre en considération un amendement comme celui-ci...

M. LE PRÉSIDENT. — Amiral, sur quel article porte votre amendement?

M. l'amiral DE LA JAILLE. — Sur l'article 10.

M. LE PRÉSIDENT. — Mais il est voté!

M. l'amiral DE LA JAILLE. — Alors, je n'ai rien dit. (*Rires.*)

M. LE PRÉSIDENT. — Au moment du vote, j'ai demandé si quelqu'un réclamait la parole. J'ai même fait remarquer que M. l'amiral de Cuverville ne faisait pas opposition à cet article. Alors le Sénat a voté.

M. l'amiral DE LA JAILLE. — Je n'avais pas compris les choses comme

auraient pu nuire au vote du projet de loi, mais elle présente deux inconvénients : elle laisse inappliqué le texte formel de la loi et c'est un bien dangereux précédent; en second lieu, elle est illogique. Si on estime qu'à 65 ans pour un contrôleur général de 1re classe, à 62 ans pour un contrôleur général de 2e classe, etc., etc., l'heure de la cessation d'activité a sonné, c'est aussi vrai pour les fonctionnaires actuellement en activité de services que pour ceux qui atteindront ces grades dans l'avenir.

Digitized by Google

cela; mais un de nos collègues du bureau veut bien me dire que le même amendement peut être présenté comme article additionnel.

En ce cas, je le reprends sous cette forme.

M. LE PRÉSIDENT. — A la condition, cependant, que ce soit un véritable article additionnel.

M. l'amiral DE LA JAILLE. — Non, il ne l'est pas, puisqu'il en remplace un autre! (*Sourires.*)

Je manque donc mon but, Messieurs, grâce à une procédure que je ne connais pas encore suffisamment.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. — La déclaration que j'ai faite vous donne toute satisfaction.

M. LE PRÉSIDENT. — Monsieur de Cuverville, retirez-vous votre amendement?

M. l'amiral DE CUVERVILLE. — En présence des déclarations formelles de M. le ministre, je le retire.

M. LE PRÉSIDENT. — « Art. 11. — Les tarifs de solde sont fixés conformément au tableau B annexé à la présente loi.

« Des décrets détermineront les différentes indemnités à attribuer aux fonctionnaires du contrôle, à qui les règles d'allocation en vigueur au Département de la marine restent d'ailleurs applicables pour toutes les prestations en deniers et en nature. » — (Adopté.)

« Art. 12. — Le ministre peut adjoindre temporairement au contrôle des experts civils ou militaires, suivant le cas. » — (Adopté.)

« Art. 13. — Sont et demeurent abrogées toutes dispositions contraires à la présente loi. » — (Adopté.)

Je mets aux voix l'ensemble de la loi.

J'ai reçu une demande de scrutin signée de MM. Bonnefoy-Sibour, Desmons, Ratier, Béraud, Bernard, Lordereau, Collinot, Bontemps et Ournac.

Il va être procédé à cette opération.

(Les votes sont recueillis. — MM. les secrétaires en opèrent le dépouillement.)

M. LE PRÉSIDENT. — Voici le résultat du scrutin :

| | | |
|---|---|---|
| Nombre de votants | | 255 |
| Majorité absolue | | 128 |
| Pour l'adoption | 206 | |
| Contre | 49 | |

Le Sénat a adopté.



Digitized by Google

**Scrutin sur le premier article du contre-projet de MM. l'amiral de Cuverville, l'amiral de la Jaille, Gustave Denis et plusieurs de leurs collègues. (Contrôle de l'administration de la marine.)**

| | | |
|---|---|---|
| Nombre des votants | | 257 |
| Majorité absolue | | 129 |
| Pour l'adoption | 68 | |
| Contre | 189 | |

Le Sénat n'a pas adopté.

ONT VOTÉ POUR :

MM. Audiffret-Pasquier (duc d').

Baduel. Bernot. Billot (général). Blois (comte de). Bodinier. Bonnefille. Bourganel. Briens.

Cabart-Danneville. Carné (marquis de). Charmes (Francis). Chauveau (Franck). Cuverville (amiral de).

Delobeau. Demarçay (baron). Duchesne-Fournet.

Farinole. Fleury (Paul). Forgemol de Bostquénard.

Gailly. Gauthier (Haute-Saône). Gayot (Émile). Gotteron. Gouin. Goulaine (comte de).

Halgan. Haugoumar des Portes.

Japy (général).

Labbé (Léon). Labiche (Jules). La Jaille (amiral de). Lamarzelle (de). Laporte-Bisquit. Lavertujon (Henri). Le Cour Grandmaison (Henri). Legrand. Luro.

Maillard. Maillé (comte de). Marcère (de). Maret. Martell (Édouard). Mercier (général). Merlet. Milliard. Montfort (vicomte de). Moroux.

Outhenin-Chalandre.

Parissot (Albert). Pichon. Pinault. Pontbriand (du Breil, comte de). Poriquet. Porquier. Prevet.

Rambaud (Alfred). Rambourgt. Renaudat. Riou (Charles).

Saillard. Saint-Germain (général de). Saisy (Hervé de). Sébline.

Teisserenc de Bort. Thomas. Tréveneuc (comte de).

Wallon.

ONT VOTÉ CONTRE :

MM. Abeille (Valentin). Alasseur. Allemand (César) (Basses-Alpes). Aucoin. Aunay (comte d').

Barrière. Basire. Bassinet. Bataille. Beaupin. Belle. Béraud. Berdoly. Bérenger. Bernard. Berthelot. Bézine. Bidault. Bisseuil. Bizarelli. Bizot de Fonteny. Blanc (Philippe). Bonnefoy-Sibour. Bontemps. Boudenoot. Bouffier. Bouilliez (Achille). Bourgeat. Brugnot. Buvignier.

Caduc. Calvet. Camparan. Cassou. Cazot (Jules). Chantagrel. Chantemille. Charles Dupuy. Chovet. Cicéron. Claeys. Clamageran. Cocula.

Digitized by Google

Collinot. Combes. Cordelet. Cornil. Costes. Courcel (baron de). Couteaux. Crozet-Fourneyron. Cuvinot.

Danelle-Bernardin. Darbot. Delcros. Dellestable. Delpech. Demôle. Depreux. Desmons. Destieux-Junca. Diancourt. Drouhet (Théodore). Dubois (Émile). Dubost (Antonin). Dufoussat. Dupuy (Jean). Durand-Savoyat (Émile). Dusolier (Alcide). Duval (César).

Fabre (Joseph). Fagot. Fayard. Folliet. Forest (Charles). Forichon. Fortier. Fougeirol. Francoz. Frézoul. Froment. Fruchier.

Garreau. Gauthier (Aude). Gervais. Géry-Legrand. Giguet. Gillot. Girard (Alfred). Girard (Théodore). Godin (Jules). Gomot. Goujon. Goutant. Gravin. Grévy (général). Grimaud. Guérin (Eugène). Guérin (Henri). Guillemaut. Guillier.

Haulon. Hugot (Côte-d'Or). Huguet.

Jouffrault (Camille). Jouffray.

Knight.

Labiche (Émile). Labrousse. Lacombe. Latappy. Laterrade. Lecomte (Maxime). Lefèvre (Alexandre). Legludic. Lelièvre. Leporché. Leroux (Aimé). Leydet (Victor). Lordereau. Lourties.

Macherez. Magnien. Magnin. Malézieux. Marquis. Martin (Félix). Méric. Mézières. Milliès-Lacroix. Mir (Eugène). Monier. Monis (Ernest).

Nioche.

Obissier Saint-Martin. Ournac.

Parisot (Louis). Paul Gérente. Pauliac. Pauliat. Paul Strauss. Peaudecerf. Pédebidou. Perréal. Perrier (Antoine). Petitjean. Peytral. Piettre. Piot. Pochon. Poirrier (Seine). Ponlevoy (Frogier de). Pozzi. Pradal.

Ratier (Antony). Raynal. Renard. Reymond. Ringot. Rolland. Rouvier (Paul).

Saint-Germain. Saint-Prix. Saint-Romme. Sal (Léonce de). Savary. Sigallas.

Tassin. Tellier. Thézard (Léopold). Thorel. Thuillier. Tillaye. Trarieux. Treille (Alcide). Trystram. Turgis.

Vagnat. Vallé. Velten. Viger. Vilard (Édouard). Villard. Vinet. Viseur. Vissaguet. Vuillod.

Waddington (Richard). Waldeck-Rousseau.

N'ONT PAS PRIS PART AU VOTE :

MM. Barbey. Béjarry (de). Bérenger (général). Boissel (Victor). Borriglione. Boulanger (Ernest). Boularan. Casabianca (de). Chaumié. Constans. Denis (Gustave). Denoix. Deschanel. Develle (Edmond). Duboys Fresney. Expert-Bezançon. Fallières. Freycinet (de). Galtier. Girault. Giresse. Gourju. Guyot. Hébrard (Jacques). Le Provost de Launay. Le Roux (Paul). Mazeau. Millaud (Édouard). Monestier. Monsservin. Ollivier (Auguste). Ouvrier. Ponthier de Chamaillard. Prillieux. Raquet. Repiquet. Roussel (Théophile). Silhol.

ABSENTS PAR CONGÉ :

MM. Bruel. Deandreis. Garran de Balzan.

Digitized by Google

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

| | | |
|---|---|---|
| Nombre des votants | | 260 |
| Majorité absolue | | 131 |
| Pour l'adoption | 68 | |
| Contre | 192 | |

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

---

**Scrutin sur l'amendement de M. l'amiral de Cuverville à l'article 1er (Contrôle de la marine).**

| | | |
|---|---|---|
| Nombre des votants | | 241 |
| Majorité absolue | | 121 |
| Pour l'adoption | 42 | |
| Contre | 199 | |

Le Sénat n'a pas adopté.

ONT VOTÉ POUR :

MM. Audiffret-Pasquier (duc d').
Béjarry (de). Billot (général). Blois (comte de). Bodinier. Bonnefille.
Carné (marquis de). Cuverville (amiral de).
Delobeau.
Farinole. Forgemol de Bostquénard.
Gauthier (Haute-Saône). Goulaine (comte de).
Halgan. Haugoumar des Portes.
Japy (général).
Labbé (Léon). La Jaille (amiral de). Lamarzelle (de). Le Cour Grandmaison (Henri). Legrand. Le Provost de Launay. Le Roux (Paul). Luro.
Maillard. Maillé (comte de). Maret. Mercier (général). Merlet. Montfort (vicomte de).
Ollivier (Auguste). Outhenin-Chalandre.
Parissot (Albert). Pichon. Pontbriand (du Breil, comte de). Ponthier de Chamaillard. Porquier. Prevet.
Riou (Charles).
Saint-Germain (général de).
Thomas. Tréveneuc (comte de).

ONT VOTÉ CONTRE :

MM. Abeille (Valentin). Alasseur. Allemand (César) (Basses-Alpes). Aucoin. Aunay (comte d').
Barbey. Barrière. Basire. Bassinet. Bataille. Beaupin. Belle. Béraud. Berdoly. Bérenger. Bernard. Berthelot. Bézine. Bidault. Bisseuil. Bizarelli.

Digitized by Google

Bizot de Fonteny. Blanc (Philippe). Bonnefoy-Sibour. Bontemps. Boudenoot. Bouffier. Bouilliez (Achille). Bourgeat. Brugnot. Buvignier.

Caduc. Calvet. Camparan. Cassou. Cazot (Jules). Chantagrel. Chantemille. Charles Dupuy. Charmes (Francis). Chauveau (Franck). Chovet. Cicéron. Clamageran. Cocula. Collinot. Combes. Cordelet. Cornil. Costes. Courcel (baron de). Couteaux. Crozet-Fourneyron. Cuvinot.

Danelle-Bernardin. Darbot. Delcros. Dellestable. Delpech. Demôle. Denoix. Deschanel. Desmons. Destieux-Junca. Diancourt. Drouhet (Théodore). Dubost (Antonin). Dufoussat. Dupuy (Jean). Durand-Savoyat (Émile). Dusolier (Alcide). Duval (César).

Fabre (Joseph). Fagot. Fayard. Folliet. Forest (Charles). Forichon. Fortier. Fougeirol. Francoz. Frézoul. Froment. Fruchier.

Galtier. Garreau. Gauthier (Aude). Gervais. Géry-Legrand. Giguet. Gillot. Girard (Théodore). Girault. Godin (Jules). Gomot. Gouin. Goujon. Gourju. Goutant. Gravin. Grévy (général). Grimaud. Guérin (Eugène). Guérin (Henri). Guillemaut. Guillier. Guyot.

Haulon. Hugot (Côte-d'Or). Huguet.

Jouffrault (Camille). Jouffray.

Knight.

Labiche (Émile). Labrousse. Lacombe. Latappy. Laterrade. Lecomte (Maxime). Lefèvre (Alexandre). Legludic. Lelièvre. Leporché. Leroux (Aimé). Leydet (Victor). Lordereau. Lourties.

Macherez. Magnien. Magnin. Malézieux. Marquis. Martin (Félix). Mazeau. Méric. Mézières. Millaud (Édouard). Milliès-Lacroix. Mir (Eugène). Monier. Monis (Ernest).

Nioche.

Obissier Saint-Martin. Ournac. Ouvrier.

Parisot (Louis). Paul Gérente. Pauliac. Pauliat. Paul Strauss. Peaudecerf. Pédebidou. Perréal. Perrier (Antoine). Petitjean. Peytral. Piettre. Pinault. Piot. Pochon. Poirrier (Seine). Ponlevoy (Frogier de). Pozzi. Pradal.

Ratier (Antony). Raynal. Renard. Repiquet. Reymond. Ringot. Rolland. Rouvier (Paul).

Saint-Germain. Saint-Prix. Saint-Romme. Sal (Léonce de). Savary. Sigallas.

Tassin. Tellier. Thézard (Léopold). Thorel. Thuillier. Tillaye. Trarieux. Treille (Alcide). Turgis.

Vagnat. Vallé. Velten. Viger. Vilard (Édouard). Villard. Vinet. Viseur. Vissaguet. Vuillod.

Waddington (Richard). Waldeck-Rousseau.

N'ONT PAS PRIS PART AU VOTE :

MM. Baduel. Bérenger (général). Bernot. Boissel (Victor). Borriglione. Boulanger (Ernest). Boularan. Bourganel. Briens. Cabart-Danneville. Casabianca (de). Chaumié. Claeys. Constans. Demarçay (baron). Denis (Gustave). Depreux. Develle (Edmond). Dubois (Émile). Duboys Fresney. Duchesne-Fournet. Expert-Bezançon. Fallières. Fleury (Paul). Freycinet (de). Gailly. Gayot (Émile). Girard (Alfred). Giresse. Gotteron. Hébrard (Jacques). Labiche (Jules). Laporte-Bisquit. Lavertujon (Henri). Marcère (de). Martell

Digitized by Google

(Édouard). Milliard. Monestier. Monsservin. Moroux. Poriquet. Prillieux. Rambaud (Alfred). Rambourgt. Raquet. Renaudat. Roussel (Théophile). Saillard. Saisy (Hervé de). Sébline. Silhol. Teisserenc de Bort. Trystram. Wallon.

ABSENTS PAR CONGÉ :

MM. Bruel. Deandreis. Garran de Balsan.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

| | | |
|---|---|---|
| Nombre des votants | | 246 |
| Majorité absolue | | 124 |
| Pour l'adoption | 42 | |
| Contre | 204 | |

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

---

**Scrutin sur l'amendement de M. l'amiral de Cuverville à l'article 3.**

| | | |
|---|---|---|
| Nombre des votants | | 221 |
| Majorité absolue | | 111 |
| Pour l'adoption | 33 | |
| Contre | 188 | |

Le Sénat n'a pas adopté.

ONT VOTÉ POUR :

MM. Audiffret-Pasquier (duc d').
Béjarry (de). Bernot. Blois (comte de). Bodinier.
Carné (marquis de). Charmes (Francis). Chauveau (Franck). Cuverville (amiral de).
Demarçay (baron).
Farinole.
Gailly. Gauthier (Haute-Saône). Gouin.
Halgan. Haugoumar des Portes.
La Jaille (amiral de). Le Cour Grandmaison (Henri). Le Provost de Launay. Le Roux (Paul).
Maillard. Maillé (comte de). Marcère (de). Merlet. Montfort (vicomte de).
Ollivier (Auguste).
Pinault. Pontbriand (du Breil, comte de).
Riou.
Saint-Germain (général de). Sébline.
Tréveneuc (comte de).
Wallon.

ONT VOTÉ CONTRE :

MM. Abeille (Valentin). Alasseur. Aucoin. Aunay (comte d').
Barbey. Basire. Bassinet. Bataille. Beaupin. Belle. Béraud. Berdoly

Digitized by Google

Bérenger. Bernard. Berthelot. Bézine. Bidault. Bisseuil. Bizarelli. Bizot de Fonteny. Blanc (Philippe). Bonnefoy-Sibour. Bontemps. Boudenoot. Bouffier. Bouilliez (Achille). Brugnot. Buvignier.

Caduc. Calvet. Camparan. Cassou. Cazot (Jules). Chantagrel. Chantemille. Charles Dupuy. Chovet. Cicéron. Claeys. Clamageran. Cocula. Collinot. Combes. Cordelet. Cornil. Costes. Courcel (baron de). Couteaux. Crozet-Fourneyron. Cuvinot.

Danelle-Bernardin. Darbot. Delcros. Dellestable. Delpech. Demôle. Denoix. Depreux. Deschanel. Desmons. Destieux-Junca. Diancourt. Drouhet (Théodore). Dubois (Emile). Dubost (Antonin). Dufoussat. Dupuy (Jean). Durand-Savoyat (Emile). Dusolier (Alcide). Duval (César).

Fabre (Joseph). Fagot. Fayard. Folliet. Forichon. Fortier. Fougeirol. Francoz. Frézoul. Froment.

Galtier. Garreau. Gauthier (Aude). Gervais. Géry-Legrand. Giguet. Gillot. Girard (Alfred). Girard (Théodore). Girault. Godin (Jules). Gomot. Goujon. Gourju. Goutant. Grévy (général). Guérin (Eugène). Guérin (Henri). Guillemaut. Guillier. Guyot.

Haulon. Hugot (Côte-d'Or). Huguet.

Jouffrault (Camille). Jouffray.

Knight.

Labiche (Emile). Labrousse. Lacombe. Laterrade. Lecomte (Maxime). Lefèvre (Alexandre). Legludic. Lelièvre. Leporché. Leroux (Aimé). Leydet (Victor). Lordereau.

Macherez. Magnien. Magnin. Malézieux. Marquis. Martin (Félix). Mazeau. Méric. Mézières. Millaud (Edouard). Milliès-Lacroix. Mir (Eugène). Monier. Monis (Ernest). Monsservin.

Nioche.

Obissier Saint-Martin. Ournac. Ouvrier.

Parisot (Louis). Paul Gérente. Pauliac. Pauliat. Paul Strauss. Pédebidou. Perréal. Perrier (Antoine). Petitjean. Peytral. Piettre. Piot. Pochon. Poirrier (Seine). Ponlevoy (Frogier de). Pozzi. Pradal.

Ratier (Antony). Raynal. Renard. Repiquet. Reymond. Ringot. Rouvier (Paul).

Saint-Germain. Saint-Prix. Saint-Romme. Sal (Léonce de). Sigallas.

Tassin. Tellier. Thézard (Léopold). Thorel. Thuillier. Tillaye. Trarieux. Treille (Alcide). Trystram. Turgis.

Vallé. Velten. Viger. Vilar (Edouard). Villard. Vinet. Viseur. Vissaguet. Vuillod.

Waddington (Richard). Waldeck-Rousseau.

N'ONT PAS PRIS PART AU VOTE :

MM. Allemand (César) (Basses-Alpes). Baduel. Barrière. Bérenger (général). Billot (général). Boissel (Victor). Bonnefille. Borriglione. Boulanger (Ernest). Boularan. Bourganel. Bourgeat. Briens. Cabart-Danneville. Casabianca (de). Chaumié. Constans. Delobeau. Denis (Gustave). Develle (Edmond). Duboys Fresney. Duchesne-Fournet. Expert-Bezançon. Fallières. Fleury (Paul). Forest (Charles). Forgemol de Bostquénard. Freycinet (de).

Digitized by Google

Fruchier. Gayot (Émile). Giresse. Gotteron. Goulaine (comte de). Gravin. Grimaud. Hébrard (Jacques). Japy (général). Labbé (Léon). Labiche (Jules). Lamarzelle (de). Laporte-Bisquit. Latappy. Lavertujon (Henri). Legrand. Lourties. Luro. Maret. Martell (Edouard). Mercier (général). Milliard. Monestier. Moroux. Outhenin-Chalandre. Parissot (Albert). Peaudecerf. Pichon. Ponthier de Chamaillard. Poriquet. Porquier. Prevet. Prillieux. Rambaud (Alfred). Rambourgt. Raquet. Renaudat. Rolland. Roussel (Théophile). Saillard. Saisy (Hervé de). Savary. Silhol. Teisserenc de Bort. Thomas. Vagnat.

ABSENTS PAR CONGÉ :

MM. Bruel. Deandreis. Garran de Balzan.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

| | | |
|---|---|---|
| Nombre des votants | | 219 |
| Majorité absolue | | 110 |
| Pour l'adoption | 33 | |
| Contre | 186 | |

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

---

**Scrutin sur l'amendement de M. l'amiral de Cuverville (art. 4 *bis* nouveau) (Contrôle de l'administration de la marine).**

| | | |
|---|---|---|
| Nombre des votants | | 251 |
| Majorité absolue | | 126 |
| Pour l'adoption | 61 | |
| Contre | 190 | |

Le Sénat n'a pas adopté.

ONT VOTÉ POUR :

MM. Audiffret-Pasquier (duc d').

Baduel. Béjarry (de). Bérenger. Bérenger (général). Bernot. Billot (général). Blois (comte de). Bodinier. Bonnefille. Bourganel.

Carné (marquis de). Charmes (Francis). Chauveau (Franck). Cuverville (amiral de).

Delobeau. Demarcay (baron).

Farinole. Fleury (Paul). Forgemol de Bostquénard.

Gailly. Gauthier (Haute-Saône). Gotteron. Gouin. Goulaine (comte de).

Halgan. Haugoumar des Portes.

Japy (général).

Labbé (Léon). La Jaille (amiral de). Lamarzelle (de). Lavertujon (Henri). Le Cour Grandmaison (Henri). Le Provost de Launay. Le Roux (Paul). Luro.

Maillé (comte de). Marcère (de). Maret. Martell (Edouard). Mercier (général). Merlet. Montfort (vicomte de). Moroux.

Digitized by Google

Ollivier (Auguste). Outhenin-Chalandre.

Parissot (Albert). Pichon. Pinault. Pontbriand (du Breil, comte de). Poriquet. Porquier. Prevet.

Rambaud (Alfred). Riou (Charles).

Saint-Germain (général de). Saisy (Hervé de). Sébline.

Thomas. Tréveneuc (comte de).

Wallon.

ONT VOTÉ CONTRE :

MM. Abeille (Valentin). Alasseur. Allemand (César) (Basses-Alpes). Aucoin. Aunay (comte d').

Barrière. Basire. Bassinet. Bataille. Beaupin. Belle. Béraud. Berdoly. Bernard. Berthelot. Bézine. Bidault. Bizarelli. Bizot de Fontenay. Blanc (Philippe). Bonnefoy-Sibour. Bontemps. Boudenoot. Bouffier. Bouilliez (Achille). Brugnot. Buvignier.

Caduc. Calvet. Camparan. Cassou. Cazot (Jules). Chantagrel. Chantemille. Charles Dupuy. Chovet. Cicéron. Claeys. Clamageran. Cocula. Collinot. Combes. Cordelet. Cornil. Costes. Courcel (baron de). Couteaux. Crozet-Fourneyron. Cuvinot.

Danelle-Bernardin. Darbot. Delcros. Dellestable. Delpech. Demôle. Denoix. Depreux. Deschanel. Desmons. Destieux-Junca. Diancourt. Drouhet (Théodore). Dubois (Émile). Dubost (Antonin). Dupuy (Jean). Durand-Savoyat (Émile). Dusolier (Alcide). Duval (César).

Fabre (Joseph). Fagot. Fayard. Folliet. Forest (Charles). Forichon. Fougeirol. Francoz. Frézoul. Froment. Fruchier.

Galtier. Garreau. Gauthier (Aude). Gayot (Émile). Géry-Legrand. Giguet. Gillot. Girard (Alfred). Girard (Théodore). Girault. Godin (Jules). Gomot. Goujon. Gourju. Goutant. Gravin. Grévy (général). Grimaud. Guérin (Eugène). Guérin (Henri). Guillemaut, Guillier. Guyot.

Haulon. Hugot (Côte-d'Or). Huguet.

Jouffrault (Camille). Jouffray.

Knight.

Labiche (Émile). Labrousse. Lacombe. Latappy. Laterrade. Lecomte (Maxime). Lefèvre (Alexandre). Lelièvre. Leporché. Leroux (Aimé). Leydet (Victor). Lordereau. Lourties.

Macherez. Magnien. Magnin. Malézieux. Marquis. Martin (Félix). Mazeau. Méric. Mézières. Millaud (Édouard). Milliès-Lacroix. Mir (Eugène). Monier. Monis (Ernest). Monsservin.

Nioche.

Obissier Saint-Martin. Ournac. Ouvrier.

Parisot (Louis). Paul Gérente. Pauliac. Pauliat, Paul Strauss. Paudecerf. Pédebidou. Perréal. Perrier (Antoine). Petitjean. Peytral. Piettre. Piot. Pochon. Poirrier (Seine). Ponlevoy (Frogier de). Pozzi. Pradal.

Ratier (Antony). Raynal. Renard. Repiquet. Reymond. Ringot. Rouvier (Paul).

Saint-Germain. Saint-Prix. Saint-Romme. Sal (Léonce de). Savary. Sigallas.

Digitized by Google

Tassin. Tellier. Thézard (Léopold). Thorel. Thuillier. Trarieux. Treille (Alcide). Trystram.

Vagnat. Vallé. Velten. Viger. Vilar (Edouard). Villard. Vinet. Viseur. Vissaguet. Vuillod.

Waldeck-Rousseau.

N'ONT PAS PRIS PART AU VOTE :

MM. Barbey. Bisseuil. Boissel (Victor). Borriglione. Boulanger (Ernest). Boularan. Bourgeat. Briens. Cabart-Danneville. Casabianca (de). Chaumié. Constans. Denis (Gustave). Develle (Edmond). Duboys Fresney. Duchesne-Fournet. Dufoussat. Expert-Bezançon. Fallières. Fortier. Freycinet (de). Gervais. Giresse. Hébrard (Jacques). Labiche (Jules). Laporte-Bisquit. Legludic. Legrand. Maillard. Milliard. Monestier. Ponthier de Chamaillard. Prillieux. Rambourgt. Raquet. Renaudat. Rolland. Roussel (Théophile). Saillard. Silhol. Teisserenc de Bort. Tillaye. Turgis. Waddington (Richard).

ABSENTS PAR CONGÉ :

MM. Bruel. Deandreis. Garran de Balzan.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

| | | |
|---|---|---|
| Nombre des votants | | 254 |
| Majorité absolue | | 128 |
| Pour l'adoption | 63 | |
| Contre | 191 | |

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

---

**Scrutin sur la prise en considération de l'amendement de M. l'amiral de la Jaille à l'article 8.**

| | | |
|---|---|---|
| Nombre des votants | | 250 |
| Majorité absolue | | 126 |
| Pour l'adoption | 108 | |
| Contre | 142 | |

Le Sénat n'a pas adopté.

ONT VOTÉ POUR :

MM. Audiffret-Pasquier (duc d').

Baduel. Barrière. Béjarry (de). Berdoly. Bérenger. Bérenger (général). Bernot. Billot (général). Blois (comte de). Bodinier. Bonnefille. Boudenoot. Boulanger (Ernest). Bourganel. Briens.

Cabart-Danneville. Carné (marquis de). Charmes (Francis). Chauveau (Franck). Chovet. Courcel (baron de). Cuverville (amiral de). Cuvinot.

Digitized by Google

Danelle-Bernardin. Delobeau. Demarçay (baron). Demôle. Develle (Edmond). Diancourt. Drouhet (Théodore). Duchesne-Fournet. Dufoussat.

Farinole. Fleury (Paul). Forgemol de Bostquénard. Fortier. Froment.

Gailly. Gauthier (Haute-Saône). Gayot (Émile). Gervais. Géry-Legrand, Gomot. Gotteron. Gouin. Goulaine (comte de). Gourju. Grimaud. Guillier.

Halgan. Haugoumar des Portes. Haulon.

Japy (général).

Labbé (Léon). Labiche (Émile). Labiche Jules). La Jaille (amiral de). Lamarzelle (de). Laporte-Bisquit. Lavertujon (Henri). Le Cour Grandmaison (Henri). Legludic. Legrand. Lelièvre. Le Provost de Launay. Le Roux (Paul). Luro.

Maillard. Maillé (comte de). Marcère (de). Maret. Marquis. Martell (Édouard). Mercier (général). Merlet. Mézières. Milliard. Monsservin. Montfort (vicomte de). Moroux.

Ollivier (Auguste). Outhenin-Chalandre.

Parissot (Albert). Pichon. Pinault. Pontbriand (du Breil, comte de). Poriquet. Porquier. Prevet.

Rambaud (Alfred). Rambourgt. Raquet. Renaudat. Repiquet. Riou (Charles).

Saillard. Saint-Germain (général de). Saisy (Hervé de). Sébline.

Teisserenc de Bort. Tellier. Thomas. Tillaye. Tréveneuc (comte de).

Vissaguet.

Waddington (Richard). Wallon.

ONT VOTÉ CONTRE :

MM. Abeille (Valentin). Alasseur. Allemand (César) (Basses-Alpes). Aucoin. Aunay (comte d').

Basire. Bassinet. Bataille. Beaupin. Belle. Béraud. Bernard. Berthelot. Bézine. Bidault. Bisseuil. Bizarelli. Bizot de Fonteny. Blanc (Philippe). Bonnefoy-Sibour. Bontemps. Bouilliez (Achille). Bourgeat. Brugnot. Buvignier.

Caduc. Calvet. Cazot (Jules). Chantagrel. Chantemille. Charles Dupuy. Cicéron. Clamageran. Cocula. Collinot. Combes. Cordelet. Cornil. Costes. Crozet-Fourneyron.

Darbot. Delcros. Dellestable. Delpech. Denoix. Desmons. Destieux-Junca. Dubost (Antonin). Dupuy (Jean). Durand-Savoyat (Émile). Dusolier (Alcide). Duval (César).

Fabre (Joseph). Fagot. Fayard. Folliet. Forest (Charles). Forichon. Francoz. Frézoul. Fruchier.

Galtier. Garreau. Gauthier (Aude). Giguet. Gillot. Girard (Théodore). Girault. Godin (Jules). Goutant. Gravin. Guérin (Eugène). Guérin (Henri). Guillemaut. Guyot.

Huguet.

Jouffrault (Camille). Jouffray.

Knight.

Labrousse. Latappy. Laterrade. Lecomte (Maxime). Lefèvre (Alexandre). Leporché. Leydet (Victor). Lordereau. Lourties.

Digitized by Google

Macherez, Magnien. Magnin. Méric. Millaud (Édouard). Milliès-Lacroix. Monier. Monis (Ernest).

Nioche.

Obissier Saint-Martin. Ournac.

Parisot (Louis). Paul Gérente. Pauliac. Pauliat. Paul Strauss. Peaudecerf. Pédebidou. Perréal. Perrier (Antoine). Petitjean. Piettre. Piot. Pochon. Poirrier (Seine). Ponlevoy (Frogier de). Pozzi.

Ratier (Antony). Raynal. Renard. Reymond. Ringot. Rolland. Rouvier (Paul).

Saint-Germain. Saint-Romme. Sal (Léonce de). Sigallas.

Tassin. Thézard (Léopold). Thorel. Thuillier. Trarieux. Treille (Alcide).

Vagnat. Vallé. Velten. Viger. Vilar (Édouard). Villard. Vinet. Viseur. Vuillod.

Waldeck-Rousseau.

N'ONT PAS PRIS PART AU VOTE :

MM. Barbey. Boissel (Victor). Borriglione. Bouffier. Boularan. Camparan. Casabianca (de). Cassou. Chaumié. Claeys. Constans. Couteaux. Denis (Gustave). Depreux. Deschanel. Dubois (Émile). Duboys Fresney. Expert-Bezançon. Fallières. Fougeirol. Freycinet (de). Girard (Alfred). Giresse. Goujon. Grévy (général). Hébrard (Jacques). Hugot (Côte-d'Or). Lacombe. Leroux (Aimé). Malézieux. Martin (Félix). Mazeau. Mir (Eugène). Monestier. Ouvrier. Peytral. Ponthier de Chamaillard. Pradal. Prillieux. Roussel (Théophile). Saint-Prix. Savary. Silhol. Trystram. Turgis.

ABSENTS PAR CONGÉ :

MM. Bruel. Deandreis. Garran de Balzan.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

| | | |
|---|---|---|
| Nombre des votants | | 253 |
| Majorité absolue | | 127 |
| Pour l'adoption | 111 | |
| Contre | 142 | |

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

---

**Scrutin sur l'amendement de M. l'amiral de Cuverville à l'article 8.**

| | | |
|---|---|---|
| Nombre des votants | | 231 |
| Majorité absolue | | 116 |
| Pour l'adoption | 78 | |
| Contre | 153 | |

Le Sénat n'a pas adopté.

Digitized by Google

ONT VOTÉ POUR :

MM. Audiffret-Pasquier (duc d').

Baduel. Béjarry (de). Bérenger. Bérenger (général). Bernot. Billot (général). Blois (comte de). Bodinier. Bonnefille. Bourganel. Briens.

Cabart-Danneville. Carné (marquis de). Charmes (Francis). Chauveau (Franck). Courcel (baron de). Cuverville (amiral de).

Delobeau. Demarçay (baron). Duchesne-Fournet.

Farinole. Fleury (Paul). Forgemol de Bostquénard.

Gailly. Gauthier (Haute-Saône). Géry-Legrand. Gotteron. Gouin. Goulaine (comte de). Gourju.

Halgan. Hangoumar des Portes.

Japy (général).

Labbé (Léon). Labiche (Jules). La Jaille (amiral de). Lamarzelle (de). Laporte-Bisquit. Lavertujon (Henri). Le Cour Grandmaison (Henri). Legrand. Lelièvre. Le Provost de Launay. Le Roux (Paul). Luro.

Maillé (comte de). Marcère (de). Maret. Martell (Édouard). Mercier (général). Merlet. Monsservin. Montfort (vicomte de). Moroux.

Ollivier (Auguste). Outhenin-Chalandre.

Parissot (Albert). Pichon. Pinault. Pontbriand (du Breil, comte de). Poriquet. Porquier. Prevet.

Rambaud (Alfred). Rambourgt. Renaudat. Repiquet. Riou (Charles).

Saint-Germain (général de). Saisy (Hervé de). Sébline.

Teisserenc de Bort. Thomas. Thorel. Tréveneuc (comte de).

Vissaguet.

Wallon.

ONT VOTÉ CONTRE :

MM. Abeille (Valentin). Alasseur. Allemand (César) (Basses-Alpes). Aucoin. Aunay (comte d').

Barbey. Barrière. Basire. Bassinet. Bataille. Beaupin. Belle. Béraud. Bernard. Bézine. Bidault. Bizarelli. Bizot de Fonteny. Blanc (Philippe). Bonnefoy-Sibour. Bontemps. Boudenoot. Bouilliez (Achille). Bourgeat. Brugnot. Buvignier.

Caduc. Calvet. Camparan. Chantagrel. Chantemille. Charles Dupuy. Chovet. Cicéron. Claeys. Cocula. Collinot. Combes. Constans. Cordelet. Cornil. Costes. Couteaux. Crozet-Fourneyron.

Darbot. Delcros. Dellestable. Delpech. Depreux. Desmons. Destieux-Junca. Dubois (Émile). Dubost (Antonin). Dupuy (Jean). Durand-Savoyat (Émile). Duval (César).

Fabre (Joseph). Fagot. Fayard. Folliet. Forest (Charles). Forichon. Fougeirol. Francoz. Frézoul. Fruchier.

Galtier. Garreau. Gauthier (Aude). Giguet. Gillot. Girard (Alfred). Girard (Théodore). Girault. Godin (Jules). Gomot. Goujon. Goutant. Gravin. Grimaud. Guérin (Eugène). Guérin (Henri). Guillemaut. Guillier. Guyot.

Huguet.

Digitized by Google

Jouffrault (Camille). Jouffray.

Knight.

Labrousse. Lacombe. Latappy. Laterrade. Lecomte (Maxime). Lefèvre (Alexandre). Leporché. Leydet (Victor). Lordereau. Lourties.

Macherez. Magnien. Magnin. Méric. Millaud (Édouard). Milliès-Lacroix. Monier. Monis (Ernest).

Nioche.

Obissier Saint-Martin. Ournac.

Parisot (Louis). Paul Gérente. Pauliac. Pauliat. Paul Strauss. Peaudecerf. Pédebidou. Perréal. Perrier (Antoine). Petitjean. Piettre. Piot. Pochon. Ponlevoy (Frogier de). Pradal.

Ratier (Antony). Raynal. Renard. Reymond. Ringot. Rolland. Rouvier (Paul).

Saint-Germain. Saint-Prix. Saint-Romme. Sal (Léonce de). Sigallas.

Tassin. Thézard (Léopold). Thuillier. Trarieux. Treille (Alcide). Trystram.

Vagnat. Vallé. Velten. Viger. Vilar (Édouard). Villard. Vinet. Viseur. Vuillod.

Waldeck-Rousseau.

N'ONT PAS PRIS PART AU VOTE :

MM. Berdoly. Berthelot. Bisseuil. Boissel (Victor). Borriglione. Bouffier. Boulanger (Ernest). Boularan. Casabianca (de). Cassou. Cazot (Jules). Chaumié. Clamageran. Cuvinot. Danelle-Bernardin. Demôle. Denis (Gustave). Denoix. Deschanel. Develle (Edmond). Diancourt. Drouhet (Théodore). Duboys Fresney. Dufoussat. Dusolier (Alcide). Expert-Bezançon. Fallières. Fortier. Freycinet (de). Froment. Gayot (Émile). Gervais. Giresse. Grévy (général). Haulon. Hébrard (Jacques). Hugot (Côte-d'Or). Labiche (Émile). Legludic. Leroux (Aimé). Maillard. Malézieux. Marquis. Martin (Félix). Mazeau. Mézières. Milliard. Mir (Eugène). Monestier. Ouvrier. Peytral. Poirrier (Seine). Ponthier de Chamaillard. Pozzi. Prillieux. Raquet. Roussel (Théophile). Saillard. Savary. Silhol. Tellier. Tillaye. Turgis. Waddington (Richard).

ABSENTS PAR CONGÉ :

MM. Bruel. Deandreis. Garran de Balzan.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

| | | |
|---|---|---|
| Nombre des votants | | 231 |
| Majorité absolue | | 116 |
| Pour l'adoption | 78 | |
| Contre | 153 | |

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

Digitized by Google

**Scrutin sur l'ensemble du projet de loi (Contrôle de l'administration de la marine).**

| | | |
|---|---|---|
| Nombre des votants | | 254 |
| Majorité absolue | | 128 |
| Pour l'adoption | 205 | |
| Contre | 49 | |

Le Sénat a adopté.

ONT VOTÉ POUR :

MM. Abeille (Valentin). Alasseur. Allemand (César) (Basses-Alpes). Aucoin. Aunay (comte d').

Barbey. Barrière. Basire. Bassinet. Bataille. Beaupin. Belle. Béraud. Berdoly. Bérenger. Bérenger (général). Bernard. Berthelot. Bézine. Bidault. Bisseuil. Bizarelli. Bizot de Fonteny. Blanc (Philippe). Bonnefoy-Sibour. Bontemps. Boudenoot. Bouffier. Bouilliez (Achille). Boularan. Bourgeat. Brugnot. Buvignier.

Caduc. Calvet. Camparan. Cassou. Cazot (Jules). Chantagrel. Chantemille. Charles Dupuy. Chovet. Cicéron. Claeys. Clamageran. Cocula. Collinot. Combes. Cordelet. Cornil. Costes. Courcel (baron de). Couteaux. Crozet-Fourneyron. Cuvinot.

Danelle-Bernardin. Darbot. Delcros. Dellestable. Delpech. Demôle. Denoix. Depreux. Deschanel. Desmons. Destieux-Junca. Diancourt. Drouhet (Théodore). Dubois (Émile). Dubost (Antonin). Dupuy (Jean). Durand-Savoyat (Emile). Dusolier (Alcide). Duval (César).

Fabre (Joseph). Fagot. Fayard. Folliet. Forest (Charles). Forichon. Fortier. Fougeirol. Francoz. Frézoul. Froment. Fruchier.

Galtier. Garreau. Gauthier (Aude). Gayot (Émile). Gervais. Géry-Legrand. Giguet. Gillot. Girard (Alfred). Girard (Théodore). Girault. Godin (Jules). Gomot. Goujon. Gourju. Goutant. Gravin. Grévy (général). Grimaud. Guérin (Eugène). Guérin (Henri). Guillemaut. Guillier. Guyot.

Haulon. Hugot (Côte-d'Or). Huguet.

Japy (général). Jouffrault (Camille). Jouffray.

Knight.

Labbé (Léon). Labiche (Émile). Labrousse. Lacombe. Laterrade. Lecomte (Maxime). Lefèvre (Alexandre). Legludic. Leporché. Leroux (Aimé). Leydet (Victor). Lordereau. Luro.

Macherez. Magnien. Magnin. Malézieux. Marquis. Martin (Félix). Mazeau. Mercier (général). Méric. Mézières. Millaud (Édouard). Milliès-Lacroix. Monier. Monis (Ernest). Monsservin.

Nioche.

Obissier Saint-Martin. Ournac.

Parisot (Louis). Paul Gérente. Pauliac. Pauliat. Paul Strauss. Peaudecerf. Pédebidou. Perréal. Perrier (Antoine). Petitjean. Peytral. Piettre. Piot. Pochon. Poirrier (Seine). Ponlevoy (Frogier de). Pozzi. Pradal.

Rambourgt. Ratier (Antony). Raynal. Renard. Renaudat. Repiquet. Reymond. Ringot. Rolland. Rouvier (Paul).

Digitized by Google

Saillard. Saint-Germain. Saint-Prix. Saint-Romme. Sal (Léonce de). Savary. Sigallas.

Tassin. Tellier. Thézard (Léopold). Thorel. Thuillier. Tillaye. Trarieux. Treille (Alcide). Trystram. Turgis.

Vagnat. Vallé. Velten. Viger. Vilar (Édouard). Villard. Vinet. Viseur. Vissaguet. Vuillod.

Waddington (Richard). Waldeck-Rousseau.

ONT VOTÉ CONTRE :

MM. Audiffret-Pasquier (duc d').

Baduel. Bernot. Blois (comte de). Bodinier. Bourganel.

Cabart-Danneville. Carné (marquis de). Charmes (Francis). Chauveau (Franck). Cuverville (amiral de).

Delobeau.

Fleury (Paul).

Gailly. Gauthier (Haute-Saône). Gotteron. Gouin.

Halgan. Haugoumar des Portes.

Labiche (Jules). La Jaille (amiral de). Lamarzelle (de). Laporte-Bisquit. Lavertujon (Henri). Le Cour Grandmaison (Henri). Le Provost de Launay. Le Roux (Paul).

Maillard. Maillé (comte de). Marcère (de). Martell (Édouard). Merlet. Montfort (vicomte de). Moroux.

Ollivier (Auguste).

Parissot (Albert). Pichon. Pinault. Pontbriand (du Breil, comte de). Poriquet. Porquier.

Rambaud (Alfred). Riou.

Saint-Germain (général de). Saisy (Hervé de). Sébline.

Teisserenc de Bort. Tréveneuc (comte de).

Wallon.

N'ONT PAS PRIS PART AU VOTE :

MM. Béjarry (de). Billot (général). Boissel (Victor). Bonnefille. Borriglione. Boulanger (Ernest). Briens. Casabianca (de). Chaumié. Constans. Demarçay (baron). Denis (Gustave). Develle (Edmond). Duboys Fresney. Duchesne-Fournet. Dufoussat. Expert-Bezançon. Fallières. Farinole. Forgemol de Bostquénard. Freycinet (de). Giresse. Goulaine (comte de). Hébrard (Jacques). Latappy. Legrand. Lelièvre. Lourties. Maret. Milliard. Mir (Eugène). Monestier. Outhenin-Chalandre. Ouvrier. Ponthier de Chamaillard. Prevet. Prillieux. Raquet. Roussel (Théophile). Silhol. Thomas.

ABSENTS PAR CONGÉ :

MM. Bruel. Deandreis. Garran de Balzan.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

| | | |
|---|---|---|
| Nombre des votants | | 255 |
| Majorité absolue | | 128 |
| Pour l'adoption | 206 | |
| Contre | 49 | |

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

Digitized by Google

# ANNEXE A LA DISCUSSION AU SÉNAT DU PROJET DE LOI

PORTANT

## Organisation du corps du Contrôle de l'Administration de la marine

---

### Réponse à une observation de M. le vice-amiral de Cuverville.

Dans la séance du 4 juillet 1900, au cours de la discussion sur le projet de loi relatif au contrôle de l'administration de la marine, le commissaire du Gouvernement avait rappelé, du haut de la tribune de la Chambre des députés que, pendant la période qui s'est écoulée de 1835 à 1844, c'est-à-dire à l'époque où l'administration se contrôlait elle-même, on avait, dans la marine, volé à pleines mains et à pleines poches. Ducos n'avait pas voulu dire autre chose, dans le rapport à l'empereur qui précède le décret de 1853 sur l'inspection, lorsqu'il faisait allusion aux désordres dont le récit, ajoutait-il, étonna la tribune.

Les paroles du commissaire du Gouvernement n'avaient soulevé aucune protestation à la Chambre des députés. Il n'en a pas été de même au Sénat. Il est vrai que M. le vice-amiral de Cuverville, sénateur du Finistère, est intervenu moins pour nier les faits eux-mêmes, qui étaient en effet indéniables, que pour reprocher à ceux qui les avaient rappelés d'avoir voulu généraliser. Il n'a pas résisté surtout au désir de prendre directement à partie le commissaire du Gouvernement.

« Le responsable, le voilà », a-t-il dit en le montrant.

« Je l'ai dit, parce que c'est la vérité », a répondu le commissaire du Gouvernement.

Il eût pu ajouter que M. de Cuverville avait mal choisi son moment pour s'indigner des reproches adressés à l'administration de la marine. S'il est malheureusement incontestable qu'on ait volé à pleines mains et à pleines poches, dans nos arsenaux, au temps de



Digitized by Google

la Monarchie de Juillet, il ne faudrait pas croire que les vols ont complètement cessé dans nos établissements. Il serait facile d'en citer qui ont été commis dans ces derniers temps et à l'instant précis où l'honorable sénateur donnait libre cours à son indignation. Sans s'arrêter aux menus détournements, punis le plus souvent de peines disciplinaires, il est possible de relever de 1900 à 1902 des vols qui méritent de retenir l'attention, soit en raison de l'importance des objets dérobés, soit à cause de la qualité de leurs auteurs, soit pour ces deux motifs à la fois.

En 1900, un négociant du port de Rochefort est traduit, le 29 mai, devant le tribunal maritime permanent de ce port pour avoir, à diverses reprises et depuis dix ans, soustrait frauduleusement de grandes quantités de métaux au préjudice de l'État. Le prévenu a pu être acquitté, parce que les délits n'ont pu être juridiquement établis. Les vols n'en sont pas moins constants et, par ailleurs, il ne faut pas oublier que l'acquittement sur cinq des questions posées n'a été prononcé qu'à la majorité de quatre voix contre trois.

L'année suivante, le 16 janvier 1901, un vol de 350 kilogr. de cuivre et de bronze amenait devant le même tribunal permanent de Rochefort un chef surveillant technique et un dessinateur-adjoint.

La même année, un maître artificier de l'École de pyrotechnie de Toulon commettait un vol de 50 kilogr. de poudre.

Le 23 juillet 1901, le tribunal maritime de Toulon jugeait un vol de 716$^{k}$,500 de cuivre, dont la justice impuissante à saisir les auteurs eux-mêmes, n'a pu que frapper les cinq complices de peines assez élevées, variant de un à deux ans de prison.

Au mois d'août suivant, un maréchal des logis de l'École de pyrotechnie était condamné à trois années d'emprisonnement, et deux de ses complices à un an de la même peine pour avoir soustrait 145 kilogr. de poudre.

Un ouvrier du port comparaît, au mois d'octobre 1901, devant la même juridiction, pour avoir recélé 3,435 kilogr. de cuivre, bronze et laiton, dérobés à l'arsenal. On lui inflige trois ans de prison.

De toutes les causes criminelles sur lesquelles la juridiction des tribunaux maritimes permanents a eu à statuer dans ces derniers temps, la plus importante est sans contredit l'affaire dite des vols

Digitized by Google

de Ruelle. Elle est certainement appelée à prendre place dans les annales maritimes à côté de l'affaire Rollet.

Elle comprenait 22 prévenus, impliqués à titre d'auteurs, complices ou recéleurs, dont quatorze vols et un faux et usage de faux en écriture publique. Tout le monde a pu voir dans la salle d'audience les pièces à conviction. C'étaient d'énormes blocs de cuivre ou de bronze d'un poids total de 12,000 kilogr. qui, volés à la fonderie de Ruelle, avaient été découverts dans les champs, dans des tas de fumier, dans la rivière la Touvre et chez des recéleurs d'Angoulême, Bordeaux et Périgueux. Tout le monde a pu également entendre M. le commissaire du gouvernement, près le tribunal maritime permanent de Rochefort, se plaindre de ne pas avoir rencontré là où ils devaient se produire des concours qui eussent été précieux pour la découverte de la vérité et accuser le personnel des surveillants techniques de la fonderie de s'être refusé à éclairer la justice.

Pas un des prévenus ne fut épargné par le verdict.

Les 22 coupables furent tous, sans exception, condamnés à la prison :

3 à deux ans et six mois, 1 à deux ans et trois mois, 2 à deux ans, 1 à un an, 1 à dix mois, 2 à huit mois, 1 à six mois, 1 à cinq mois, 4 à quatre mois, 3 à trois mois, 2 à deux mois, 1 à dix jours.

Cette longue énumération de vols et de détournements démontre avec trop d'éloquence, hélas! qu'en admettant que le niveau moral n'ait pas baissé dans la marine, les voleurs continuent cependant à y trouver, quoi qu'en pense et qu'en dise M. de Cuverville, les mêmes facilités qu'autrefois. Encore n'avons-nous cherché nos exemples que dans les archives judiciaires — n'avons-nous signalé que les procès les plus saillants. Mais nous en aurions trouvé de non moins probants dans les archives administratives. Bien des actes coupables, indélicats, incorrects qui ont été étouffés pour éteindre un scandale, pourraient être facilement mis au jour. On pourrait désigner des amiraux qui ont continué à se soustraire à une retenue de logement en vue de laquelle une indemnité spéciale venait de leur être allouée. On pourrait rappeler que dans telle préfecture maritime le gaz des cuisines préfectorales a été, depuis vingt-cinq ans, à la charge de l'État, contrairement à une règle très positive. On pourrait nommer tel capitaine de vaisseau qui, tout

Digitized by Google

récemment, au moyen de déclarations inexactes, consignées dans des écritures officielles, a pu se faire attribuer des indemnités plus élevées que celles auxquelles il avait réellement droit et qui, en récompense de ces actes que le Code qualifie tout simplement « crimes », a néanmoins obtenu le plus beau commandement de la marine militaire. On pourrait citer cet officier supérieur du commissariat imaginant des déplacements fictifs pour se faire attribuer des indemnités et des frais de séjour qui ne lui étaient pas dus.

Certes, beaucoup de ces actes relèvent plus du parquet que d'un contrôle administratif. Personne ne voudra cependant nier qu'un contrôle organisé sur des bases rationnelles et fonctionnant avec l'appui du chef du Département, ne soit de nature, par l'ordre et la régularité que son intervention procure dans les choses de l'administration et de la comptabilité, sinon à prévenir toujours, du moins à faire découvrir plus facilement bien des fraudes et à en diminuer la fréquence.

Le commissaire du Gouvernement, dans la discussion du projet de loi relatif au contrôle de la marine, avait donc mille fois raison de dire que c'est aux époques où le contrôle, pour une raison ou une autre, n'a pu pleinement fonctionner, que se sont produits avec le plus d'intensité et d'éclat les désordres et les scandales de toutes sortes dans le Département de la marine.

(*A suivre.*)

---

Digitized by Google

# STATISTIQUE DES NAUFRAGES

ET

# AUTRES ACCIDENTS DE MER

## POUR L'ANNÉE 1901

## RAPPORT AU MINISTRE DE LA MARINE

Paris, le 30 octobre 1902.

J'ai l'honneur de présenter au Ministre la statistique des naufrages et autres accidents de mer, dressée pour l'année 1901.

Ce travail, divisé en cinq parties, comprend :

1re *partie.* — Faits relatifs aux bâtiments français.
2e *partie.* — Faits relatifs aux bâtiments étrangers.
3e *partie.* — Pertes d'existences de nos nationaux.
4e *partie.* — Secours aux marins français naufragés, à leurs veuves, orphelins, ascendants.
5e *partie.* — Faits de sauvetage.

La première partie est complétée par des tableaux annexes, présentant, avec des renseignements de détail et un historique succinct de chaque naufrage, la liste nominative des bâtiments français sinistrés :

1° Sur les côtes de France et d'Algérie;

Digitized by Google

2° Sur les côtes des colonies françaises ou des pays d'outre-mer soumis au protectorat de la France;

3° En mer ou sur les côtes des pays étrangers.

Nous avons pensé donner plus de clarté aux tableaux de statistique en séparant, cette année, des bâtiments français les navires de nationalités étrangères qui ont naufragé ou subi des accidents au cours de leur navigation dans les eaux françaises. La deuxième partie est exclusivement réservée à ces derniers.

Enfin, pour compléter la troisième partie de notre travail, nous avons établi, comme les années précédentes, un tableau des pertes d'existences constatées sur mer *en dehors* des naufrages.

## PREMIÈRE PARTIE.

### FAITS RELATIFS AUX BATIMENTS FRANÇAIS.

L'administration de l'Établissement des Invalides a enregistré, au cours de l'année 1901, ainsi que le fait ressortir le tableau récapitulatif suivant (pages 4 et 5), 290 naufrages et autres accidents de mer affectant 43 vapeurs, 245 voiliers armés au commerce ou à la pêche et 2 bâtiments à vapeur de la marine militaire.

Ces événements de mer se sont produits dans les régions suivantes :

| RÉGIONS. | VAPEURS. | VOILIERS. |
|---|---|---|
| 1° Sur les côtes de France et d'Algérie | 26 | 171 |
| 2° Sur les côtes des colonies françaises et des pays d'outre-mer soumis à notre protectorat | 4 | 28 |
| 3° En mer ou sur les côtes des pays étrangers | 15 | 46 |
| TOTAUX | 45 | 245 |
| ENSEMBLE | 290 | |

31 de ces bâtiments (1 vapeur et 30 voiliers) se sont perdus ou sont présumés perdus corps et biens, n'ayant pas donné de nouvelles depuis leur mise en route en 1901.

Digitized by Google

Ces bâtiments se décomposent ainsi :

| | |
|---|---|
| Grande pêche | 9 |
| Petite pêche | 14 |
| Cabotage | 6 |
| Bornage | 2 |
| TOTAL | 31 |

De 1892 à 1901 inclus, c'est-à-dire en dix ans, sur 3,952 bâtiments français sinistrés, 393, soit environt 10 p. 100, se sont perdus corps et biens.

Ces dix années se placent, selon le nombre des pertes, dans l'ordre ci-après :

| | | |
|---|---|---|
| 1re : | 1896 | 63 pertes. |
| 2e : | 1900 | 55 — |
| 3e : | 1897 | 44 — |
| 4e : | 1893 | 41 — |
| 5e : | 1895 | 39 — |
| 6e : | 1898 | 34 — |
| 7e : | 1892 | 31 — |
| 8e : | 1901 | 31 — |
| 9e : | 1894 | 28 — |
| 10e : | 1899 | 27 — |
| | TOTAL | 393 pertes |

Sous ce rapport, il est permis de considérer 1901 comme une des meilleures années : elle compte 24 unités de moins que 1900, 31 au lieu de 55, soit, par rapport au nombre des bâtiments naufragés, pour cent : 10,68.

Afin de permettre d'établir les comparaisons et pourcentages entre les unités perdues ou avariées et celles qui ont navigué, nous donnons ci-après la situation numérique récapitulative, par sous-arrondissement maritime, des vapeurs et voiliers attachés aux divers ports de France, d'Algérie et des colonies françaises, qui ont pris réglementairement la mer en 1901. Elle se résume ainsi :

1° *Vapeurs*, 1280. — Tonnage total, 722,376 tonneaux. — Équipages, 18,931. — Mécaniciens et chauffeurs, 12,802;

2° *Voiliers*, 39,754. — Tonnage total, 536,034 tonneaux. — Équipages, 116,939.

Digitized by Google

## *Situation récapitulative des naufrages et autres accidents de mer survenus en* 1901.

| ACCIDENTS DE MER. | NOMBRE DE BATIMENTS. | | | | | | | ÉQUIPAGES. | TONNAGE. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | VOILIERS | | | VAPEURS | | | TOTAL général. | | |
| | de 50 tonnx et au-dessous. | au-dessus de 50 tonnx. | TOTAL. | de 100 tonnx et au-dessous. | au-dessus de 100 tonnx. | TOTAL. | | | |
| **MARINE MARCHANDE.** | | | | | | | | | |
| 1° *Bâtiments naufragés avec bris ou perdus corps et biens*[1]. | | | | | | | | | |
| A. — Sur les côtes de France et d'Algérie | 99 | 12 | 111 | 1 | 5 | 6 | 117 | 598 | 9,800 |
| B. — Sur les côtes des colonies françaises et des pays soumis à notre protectorat | 12 | 10 | 22 | 1 | 2 | 3 | 25 | 300 | 5,617 |
| C. — En mer ou sur les côtes des pays étrangers | 5 | 36 | 41 | 1 | 8 | 9 | 50 | 873 | 25,914 |
| TOTAL | 116 | 58 | 174 | 3 | 15 | 18 | 192 | 1,771 | 41,331 |
| 2° *Bâtiments échoués sans bris ou ayant subi d'autres accidents de mer.* | | | | | | | | | |
| A. — Sur les côtes de France et d'Algérie | 48 | 12 | 60 | 10 | 8 | 18 | 78 | 545 | 9,020 |
| B. — Sur les côtes des colonies françaises et des pays soumis à notre protectorat | 5 | 1 | 6 | » | 1 | 1 | 7 | 181 | 2,485 |
| C. — En mer ou sur les côtes des pays étrangers | 2 | 3 | 5 | » | 6 | 6 | 11 | 355 | 8,217 |
| TOTAL | 55 | 16 | 71 | 10 | 15 | 25 | 96 | 1,081 | 19,722 |
| TOTAL GÉNÉRAL pour la marine marchande | 171 | 74 | 245 | 13 | 30 | 43 | 288 | 2,852 | 61,053 |
| **MARINE MILITAIRE.** | | | | | | | | | |
| Bâtiments de l'Etat | » | » | » | 2 | » | 2 | 2 | 36 | 108 |
| ENSEMBLE | 171 | 74 | 245 | 15 | 30 | 45 | 290 | 2,888 | 61,161 |

[1] Perdus corps et biens : 31.

Digitized by Google

*Situation numérique des bâtiments français (commerce et pêche) ayant pris la mer en 1901.*

| SOUS-ARRONDISSEMENTS maritimes. | NOMBRE DE BATIMENTS. | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | VOILIERS. | | | VAPEURS. | | | |
| | Nombre. | Tonnage. | Équipages. | Nombre. | Tonnage. | Équipages. | Mécaniciens et chauffeurs. |
| | | tonnx | | | tonnx | | |
| Dunkerque | 1,260 | 93,543 | 10,540 | 129 | 41,428 | 1,357 | 674 |
| Le Havre | 1,270 | 89,612 | 7,457 | 347 | 345,335 | 7,079 | 5,480 |
| Cherbourg | 1,315 | 6,955 | 2,841 | 18 | 1,693 | 102 | 54 |
| Saint-Servan | 2,251 | 29,790 | 10,971 | 18 | 514 | 61 | 57 |
| Brest | 6,240 | 39,425 | 24,548 | 18 | 2,038 | 166 | 32 |
| Lorient | 2,982 | 21,025 | 9,301 | 31 | 1,324 | 162 | 70 |
| Nantes | 1,600 | 84,823 | 4,026 | 99 | 31,519 | 1,052 | 567 |
| Rochefort | 3,321 | 35,618 | 9,041 | 41 | 1,958 | 343 | 215 |
| Bordeaux | 4,527 | 51,454 | 7,977 | 131 | 33,876 | 887 | 663 |
| Marseille | 6,122 | 44,835 | 9,840 | 295 | 244,979 | 6,865 | 4,615 |
| Toulon | 3,109 | 7,718 | 4,408 | 38 | 1,692 | 142 | 76 |
| Corse | 553 | 6,930 | 1,544 | 5 | 136 | 24 | 10 |
| Algérie | 2,006 | 6,181 | 4,791 | 67 | 14,185 | 437 | 184 |
| Colonies | 3,198 | 21,125 | 9,654 | 43 | 1,699 | 254 | 105 |
| TOTAUX | 39,754 | 536,034 | 116,939 | 1,280 | 722,376 | 18,931 | 12,802 |
| | | | | | | 31,733 | |

Il convient d'examiner les 290 naufrages et accidents de navigation survenus au cours de l'année 1901 aux points de vue :

Du genre de navigation;

Du tonnage;

De l'espèce des bâtiments sinistrés;

Des causes et circonstances des naufrages, de leur fréquence;

De la répartition des naufrages par sous-arrondissements maritimes;

De la comparaison entre les années;

Des principaux naufrages;

De la liquidation des biens naufragés.

Tel est l'objet des tableaux et remarques ci-après.

## DU GENRE DE NAVIGATION.

Quatre tableaux, savoir :

A. Répartition des naufrages et autres accidents de mer, entre chaque genre de navigation;

Digitized by Google

B. Comparaison entre les années 1900 et 1901 ;

C. Situation numérique par genre de navigation des bâtiments français ayant pris la mer en 1901 ;

D. Proportion des sinistres et pourcentage dans chaque genre de navigation.

A. — *Répartition des naufrages et accidents de mer entre chaque genre de navigation.*

| GENRE DE NAVIGATION. | BATIMENTS. | | | | | | | VICTIMES DES NAUFRAGES ET ACCIDENTS DE MER. | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | A VOILES. | | | A VAPEUR. | | | Ensemble. | Équipages. | PASSAGERS | | Ensemble. |
| | Disparus, sombrés ou brisés. | Avariés ou échoués sans bris. | Total. | Disparus, sombrés ou brisés. | Avariés ou échoués sans bris. | Total. | | | Français. | Étrangers. | |
| Long cours | 27 | 2 | 29 | 4 | 2 | 6 | 35 | 56 | » | » | 56 |
| Grande pêche | 20 | » | 20 | » | » | » | 20 | 215 | » | » | 215 |
| Cabotage | 24 | 19 | 43 | 12 | 21 | 33 | 76 | 37 | 5 | » | 42 |
| Bornage | 18 | 13 | 31 | » | 3 | 3 | 34 | 6 | 6 | » | 12 |
| Pilotage | 5 | 2 | 7 | » | » | » | 7 | 1 | » | » | 1 |
| Petite pêche | 76 | 34 | 110 | 1 | » | 1 | 111 | 76 | 27 | » | 103 |
| Plaisance | 4 | 1 | 5 | » | » | » | 5 | 9 | 3 | » | 12 |
| Bâtiments de l'État | » | » | » | 1 | 1 | 2 | 2 | » | » | » | » |
| TOTAUX | 174 | 71 | 245 | 18 | 27 | 45 | 290 | 400 | 41 | » | 441 |
| | 245 | | | 45 | | | | 441 | | | |

B. — *Comparaison entre 1900 et 1901 du nombre d'événements de mer relevés dans chaque genre de navigation.*

| GENRE DE NAVIGATION. | NOMBRE DE BATIMENTS SINISTRÉS. | |
|---|---|---|
| | EN 1900. | EN 1901. |
| Long cours | 29 | 35 |
| Grande pêche | 32 | 20 |
| Cabotage | 86 | 76 |
| Bornage | 42 | 34 |
| Pilotage | 3 | 8 |
| Petite pêche | 159 | 111 |
| Plaisance | 5 | 5 |
| Bâtiments de l'État | 3 | 2 |
| TOTAUX | 359 | 290 |

Digitized by Google

L'année 1901 compte en totalité 69 bâtiments sinistrés en moins qu'en 1900, année qui, elle-même, était déjà en décroissance de 119 unités sur 1899.

Mais bien que cette amélioration, en ce qui concerne les bâtiments autres que les longs-courriers et le pilotage, soit manifeste si l'on s'attache exclusivement à l'examen des chiffres communiqués dans le tableau ci-dessus, il y a cependant lieu de noter que la grande navigation a beaucoup souffert en 1901.

Ainsi, la grande pêche n'accuse, il est vrai, que 20 bâtiments sinistrés, au lieu de 32 en 1900, mais 9 de ces 20 bâtiments se sont perdus totalement, faisant 203 victimes, ce qui représente un peu plus de la moitié des pertes d'existences causées en 1901 par les naufrages, parmi les équipages [1].

Déjà, en 1900, les naufrages et accidents survenus dans ce genre de navigation avaient été, exactement, quatre fois supérieurs à ceux relevés en 1899, qui n'avait eu que 8 sinistres.

Quant aux longs-courriers, les chiffres présentent non seulement une augmentation sur l'année précédente (35 au lieu de 29), mais 9 d'entre eux, jeaugeant de 800 à 1900 tonneaux, 1 de 3.325 tonneaux et 1 de 2,391 tonneaux, soit 11 navires de fort tonnage, ont disparu.

Ces pertes, si cruelles pour nos navigateurs et pêcheurs de haute mer, sont heureusement atténuées par la petite pêche dont le nombre des sinistres semble décroître depuis deux ans.

En effet, 1900 ne comptait pour ce genre de navigation que 159 naufrages ou accidents de mer, au lieu de 243 en 1899, c'est-à-dire 84 unités en moins. En 1901, nous relevons 48 sinistres en moins qu'en 1900, d'où il ressort une diminution totale de 132 unités, si l'on considère les deux années antérieures à 1901.

[1]

| | |
|---|---|
| Équipages | 400 victimes. |
| Passagers | 41 — |
| TOTAL | 441 victimes. |

Digitized by Google

C. — *Situation numérique par genre de navigation des bâtiments français (commerce et pêche) ayant pris la mer en 1901.*

| GENRE de NAVIGATION. | NOMBRE de BATIMENTS. | TONNAGE. | ÉQUIPAGES. | MÉCANICIENS et CHAUFFEURS. |
|---|---|---|---|---|
| **BATIMENTS A VOILES.** | | | | |
| Long cours | 249 | 247,763t | 4,666 | » |
| Grande pêche | 562 | 65,983 | 12,103 | » |
| Cabotage | 650 | 43,630 | 4,497 | » |
| Bornage | 3,380 | 46,424 | 5,910 | » |
| Pilotage | 428 | 4,675 | 1,610 | » |
| Petite pêche | 25,915 | 114,260 | 79,412 | » |
| Plaisance | 8,570 | 13,299 | 7,741 | » |
| ENSEMBLE | 39,754 | 536,034 | 116,989 | » |
| **BATIMENTS A VAPEUR.** | | | | |
| Long cours | 240 | 421,443t | 8,954 | 7,282 |
| Grande pêche | » | » | » | » |
| Cabotage | 522 | 280,009 | 6,631 | 4,265 |
| Bornage | 258 | 9,171 | 930 | 556 |
| Pilotage | 16 | 371 | 150 | 34 |
| Petite pêche | 143 | 9,496 | 1,509 | 425 |
| Plaisance | 101 | 1,886 | 757 | 240 |
| ENSEMBLE | 1,280 | 722,376 | 18,931 | 12,802 |
| | | | 31,733 | |

D. — *Proportion des bâtiments sinistrés dans chaque genre de navigation.*

| GENRE de NAVIGATION. | BATIMENTS A VOILES. Sinistrés. | A VOILES. Ayant pris la mer. | A VOILES. Proportion pour 100. | BATIMENTS A VAPEUR. Sinistrés. | A VAPEUR. Ayant pris la mer. | A VAPEUR. Proportion pour 100. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Long cours | 29 | 249 | 11.64 | 6 | 240 | 2.50 |
| Grande pêche | 20 | 562 | 3.55 | » | » | » |
| Cabotage | 43 | 650 | 6.61 | 33 | 522 | 6.32 |
| Bornage | 31 | 3,380 | 0.91 | 3 | 258 | 1.16 |
| Pilotage | 7 | 428 | 1.63 | » | 16 | » |
| Petite pêche | 110 | 25,915 | 0.42 | 1 | 143 | 0.69 |
| Plaisance | 5 | 8,570 | 0.05 | 1 » | 101 | » |
| TOTAUX | 245 | 39,754 | 0.61 | 43 | 1,280 | 3.35 |

1 Plus 2 bâtiments de l'État.

Digitized by Google

## DU TONNAGE.

Trois tableaux, savoir :

A. Répartition des naufrages et autres accidents de mer au point de vue du tonnage ;

B. Décomposition du tonnage des bâtiments français ayant pris la mer en 1901 ;

C. Proportion des sinistres dans chaque subdivision de tonnage.

### A. — *Répartition des naufrages et accidents de mer au point de vue du tonnage et de la nationalité.*

| BATIMENTS. | BATIMENTS A VOILES. TONNAGE. | | | | | | BATIMENTS A VAPEUR. TONNAGE. | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | au-dessous de 10 tonn. | de 10 à 50 exclus. | de 50 à 100 exclus. | de 100 à 500 exclus. | de 500 à 1,000 et au-dessus. | TOTAUX. | au-dessous de 10 tonn. | de 10 à 50 exclus. | de 50 à 100 exclus. | de 100 à 500 exclus. | de 500 à 1,000 et au-dessus. | TOTAUX. |
| 1° Bâtiments du commerce et de pêche. | 98 | 73 | 38 | 20 | 16 | 245 | 2 | 4 | 7 | 6 | 24 | 43 |
| 2° Bâtim^ts de l'État. | » | » | » | » | » | » | » | » | 2 | » | » | 2 |
| TOTAUX... | 98 | 73 | 38 | 20 | 16 | 245 | 2 | 4 | 9 | 6 | 24 | 45 |

RÉCAPITULATION.

| | |
|---|---|
| Bâtiments à voiles | 245 |
| Bâtiments à vapeur | 45 |
| TOTAL général | 290 |

Digitized by Google

## B. — *Décomposition du tonnage des bâtiments ayant pris la mer en 1901*

| TONNAGE. | GENRE DE NAVIGATION. Long cours. | Grande pêche. | Cabotage. | Bornage. | Pilotage. | Petite pêche. | Plaisance. | TOTAUX par subdivisions de tonnage. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **BATIMENTS A VOILES.** | | | | | | | | |
| Au-dessous de 10 tonneaux..... | » | » | 14 | 1,980 | 162 | 23,841 | 8,165 | 34,162 |
| De 10 à 50 tonneaux exclus. | » | 71 | 288 | 1,179 | 266 | 1,978 | 383 | 4,165 |
| De 50 à 100 — exclus. | 13 | 288 | 211 | 145 | » | 53 | 21 | 731 |
| De 100 à 500 — exclus. | 64 | 197 | 126 | 76 | » | 43 | 1 | 507 |
| De 500 à 1,000 — et au-dessus..... | 172 | 6 | 11 | » | » | » | » | 189 |
| | 39,754 | | | | | | | |
| **BATIMENTS A VAPEUR.** | | | | | | | | |
| Au-dessous de 10 tonneaux..... | » | » | 64 | 91 | 6 | 25 | 68 | 254 |
| De 10 à 50 tonneaux exclus. | » | » | 78 | 117 | 8 | 59 | 27 | 289 |
| De 50 à 100 — exclus. | 2 | » | 87 | 28 | 2 | 25 | 4 | 148 |
| De 100 à 500 — exclus. | 5 | » | 113 | 22 | » | 34 | 2 | 176 |
| De 500 à 1,000 — et au-dessus..... | 233 | » | 180 | » | » | » | » | 413 |
| | 1,280 | | | | | | | |

## C. — *Proportion du tonnage des bâtiments français sinistrés dans chaque genre de navigation.*

| TONNAGE. | NAVIRES Sinistrés. | Ayant pris la mer. | PROPORTION pour 100. |
|---|---|---|---|
| **BATIMENTS A VOILES.** | | | |
| Au-dessous de 10 tonneaux..... | 98 | 34,162 | 0.28 |
| De 10 à 50 tonneaux exclus..... | 73 | 4,165 | 1.75 |
| De 50 à 100 exclus..... | 38 | 731 | 5.19 |
| De 100 à 500 exclus..... | 20 | 507 | 3.94 |
| De 500 à 1,000 et au-dessus..... | 16 | 189 | 8.46 |
| TOTAUX..... | 245 | 39,754 | 0.61 |
| **BATIMENTS A VAPEUR.** | | | |
| Au-dessous de 10 tonneaux..... | 2 | 254 | 0.78 |
| De 10 à 50 tonneaux exclus..... | 4 | 289 | 1.38 |
| De 50 à 100 exclus..... | 7 | 148 | 4.72 |
| De 100 à 500 exclus..... | 6 | 176 | 3.40 |
| De 500 à 1,000 et au-dessus..... | 24 | 413 | 5.81 |
| TOTAUX..... | [1] 43 | 1,280 | 3.35 |

[1] Plus 2 bâtiments de l'État.

Digitized by Google

DE L'ESPÈCE.

Le tableau suivant présente la liste numérique de 290 bâtiments français sinistrés, classés suivant leur dénomination respective.

| ESPÈCES. | NOMBRE. | ESPÈCES. | NOMBRE. |
|---|---|---|---|
| *Bâtiments du commerce.* | | *Report*..... | 234 |
| Voiliers. | | Chalands..... | 1 |
| Cinq-mâts..... | 1 | Bisquines..... | 1 |
| Quatre-mâts..... | 1 | Gabares..... | 2 |
| Trois-mâts..... | 22 | Yachts..... | 1 |
| Bricks..... | 2 | Pirogues..... | 1 |
| Bricks-goélettes..... | 4 | Plates..... | 3 |
| Goélettes..... | 34 | Bateaux pilotes..... | 2 |
| Côtres..... | 8 | | |
| Sloops..... | 26 | Vapeurs. | |
| Lougres..... | 13 | Steamers, paquebots, chalands, remorqueurs, chaloupes à vapeur..... | 43 |
| Dundees..... | 16 | | |
| Tartanes..... | 2 | *Bâtiments de l'État.* | |
| Balancelles..... | 4 | | |
| Chaloupes de pêche..... | 32 | Torpilleurs nos *91* et *124*..... | 2 |
| Bateaux et barques..... | 22 | | |
| Canots..... | 47 | | |
| *A reporter*..... | 234 | ENSEMBLE..... | 290 |

Parmi les voiliers, nous relevons :

Un cinq-mâts, *France*, du port de Dunkerque, superbe bâtiment de 3,325 tonneaux, en acier, armé au long cours, perdu le 13 mai 1901 dans l'océan Atlantique ;

Un quatre-mâts, *Caroline*, long-courrier attaché au même port, de 2,391 tonneaux, perdu aux Açores dans la nuit du 3 septembre 1901.

Longs-courriers perdus :

22 trois-mâts, dont 5 de 800 à 1300 tonneaux; 3 de 1700 tonneaux; 1 de 1900 tonneaux.

Armées à la grande pêche, perdues :

34 goélettes, dont : 6 de 80 à 100 tonneaux; 5 de plus de 100 tonneaux.

Au nombre des vapeurs, nous comptons également des bâtiments de fort tonnage perdus totalement pour la navigation, notamment :

*Lucya*, long-courrier de 2,846 tonneaux, du port de Dunkerque, perdu le 16 juillet sur les Rochers-des-Moines;

*Uruguay*, long-courrier de 2,549 tonneaux, du port du Havre, perdu le 4 mars à Amanfulé (Côte-d'Or);

Digitized by Google

*Jupiter*, caboteur de 1295 tonneaux, immatriculé à Rouen, perdu le 13 février dans le port de Mostaganem (Algérie);

*Général-Doods*, long-courrier de 1232 tonneaux, du port de Bordeaux, perdu le 25 août dans le fleuve du Sénégal;

*Colbert*, caboteur de 1212 tonneaux, armé à Rouen, perdu le 5 novembre à l'entrée de la Loire;

*Vauban*, long-courrier de 976 tonneaux, de Bordeaux, perdu le 31 janvier sur la barre de Saint-Louis (Sénégal);

*Kléber*, caboteur de la Compagnie générale transatlantique, immatriculé à Marseille, jaugeant 803 tonneaux, perdu le 17 décembre sur la barre du grand Rhône.

### DES CAUSES, CONDITIONS ET CIRCONSTANCES DES NAUFRAGES, DE LEUR FRÉQUENCE.

*Causes.* — De tout temps, ont été multiples les causes qui entraînent les naufrages ou y contribuent. Cependant, à côté d'événements fortuits de navigation, qu'aucune précaution n'aurait pu prévenir ou atténuer, la statistique relève annuellement un certain nombre de naufrages ou accidents, imputables à des causes auxquelles le caractère de force majeure ne saurait être attribué. Nous indiquons dans le tableau suivant (page 1909) ces diverses causes que nous avons relevées dans l'historique même des naufrages qui se sont produits en 1901. Nous les classons en deux catégories :

1° Causes se rattachant à l'armement des navires et aux mauvaises conditions de navigabilité dans lesquelles plusieurs de ces derniers ont pris la mer;

2° Causes relevant uniquement du commandement ou du personnel du bord.

*Conditions et circonstances.* — En 1901, les 290 naufrages et accidents de mer en cause se sont produits dans les conditions et circonstances que nous définissons ci-après (page 1910).

Nous avons considéré les bâtiments sinistrés, soit qu'ils étaient — au moment de l'événement — au mouillage ou en cours de route ou de pêche, tant sur les côtes de France, d'Algérie et de nos colonies, qu'en mer et à l'étranger.

Digitized by Google

| CAUSES SPÉCIALES. | AYANT ENTRAINÉ : | | | |
|---|---|---|---|---|
| | ACCIDENTS divers. | ÉCHOUEMENTS. | ABORDAGES. | VOIES d'eau. |
| ***1° Causes se rattachant à l'armement des navires et aux mauvaises conditions de navigabilité.*** | | | | |
| Excès de chargement | 2 | » | » | » |
| Vétusté, âge | 4 | » | » | 3 |
| Insuffisance de personnel | 1 | » | » | » |
| Insuffisance de matériel | » | 1 | » | » |
| Absence à bord d'appareils nautiques | » | » | » | » |
| Absence à bord de cartes marines | » | » | » | » |
| Insuffisance ou mauvais état des compas | 1 | 1 | » | » |
| Défaut d'arrimage | 1 | » | » | » |
| ***2° Causes relevant du commandement et du personnel du bord.*** | | | | |
| Inobservance des règlements sur les abordages | » | » | 4 | » |
| Inobservance des règlements sur les feux | 1 | » | 6 | » |
| Absence ou insuffisance des feux à bord | 2 | » | 5 | » |
| Inexécution des signaux | » | » | » | » |
| Fausses manœuvres | » | 3 | 4 | » |
| Erreurs. d'estime | » | 2 | » | » |
| Erreurs. de route | » | 1 | » | » |
| Erreurs. de feux | » | 1 | » | » |
| Erreurs. d'atterrissage | » | 1 | » | » |
| Erreurs. d'appréciation des feux | 2 | » | 2 | » |
| Erreurs. chronométriques | » | 1 | » | » |
| Imprudences. — Négligences | 3 | 1 | 1 | » |
| Manque. de veille | 1 | » | » | » |
| Manque. de vigilance | » | 1 | » | » |
| Manque. de sondages et insuffisance de sondages | 1 | 2 | » | » |
| Inexpérience de l'équipage | 1 | » | » | » |
| Ivresse individuelle à bord | 1 | » | » | » |
| TOTAUX | 21 | 15 | 22 | 3 |
| ENSEMBLE | 61 | | | |



Digitized by Google

| CONDITIONS ET CIRCONSTANCES dans lesquelles les naufrages se sont produits. | SUR LES COTES. DE FRANCE et d'Algérie. Brisés, sombrés, perdus. | SUR LES COTES. DE FRANCE et d'Algérie. Avariés, renflonés. | SUR LES COTES. des COLONIES FRANÇAISES et des pays soumis à notre protectorat. Brisés, sombrés, perdus. | SUR LES COTES. des COLONIES FRANÇAISES et des pays soumis à notre protectorat. Avariés, renflonés. | EN MER ou SUR LES CÔTES des pays étrangers. Brisés, sombrés, perdus. | EN MER ou SUR LES CÔTES des pays étrangers. Avariés, renflonés. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ***Sinistrés en cours de route ou de pêche.*** | | | | | | |
| Perdus corps et biens. Sans nouvelles | 19 | » | » | » | 12 | » |
| Naufragés.. par échouement avec bris | 15 | » | 13 | » | 8 | » |
| Naufragés.. par échouement sans bris | » | 15 | » | 2 | » | 2 |
| Naufragés.. par abordages | 14 | 14 | » | 2 | 4 | 3 |
| Naufragés.. par voie d'eau | 32 | 2 | 7 | » | 11 | » |
| Naufragés.. par explosion, incendie | » | » | 1 | » | 1 | » |
| Naufragés.. jetés à la côte | 16 | 6 | » | 1 | 4 | » |
| Naufragés.. chavirés sous voiles | 1 | 5 | 1 | 1 | 1 | » |
| Submergés après échouement | 2 | » | 1 | » | 1 | » |
| Naufragés.. par beau temps | » | 2 | » | » | » | » |
| Naufragés.. par mauvais temps | » | 4 | » | » | » | 1 |
| Naufragés.. par tempête | » | 5 | » | » | » | » |
| Naufragés.. par cyclone | » | » | » | » | » | 2 |
| Naufragés.. par brume et neige | » | 5 | » | » | » | » |
| Naufragés.. par la violence des courants | » | 6 | » | » | » | 1 |
| Naufragés.. par la violence du vent | » | 4 | » | 1 | » | » |
| Naufragés.. par accidents de machines | » | 1 | » | » | » | » |
| Condamnés. comme innavigables | » | » | » | » | » | » |
| Condamnés. 1° à la suite d'échouement | » | » | » | » | 1 | » |
| Condamnés. 2° à la suite de vétusté | » | » | » | » | 1 | » |
| ***Sinistrés étant au mouillage.*** | | | | | | |
| Perdus corps et biens. Sans nouvelles | » | » | » | » | » | » |
| Naufragés.. par échouement avec bris | 2 | » | » | » | 2 | » |
| Naufragés.. par échouement sans bris | » | » | » | » | » | » |
| Naufragés.. par abordages | 3 | » | » | » | » | » |
| Naufragés.. par voie d'eau | » | » | » | » | » | » |
| Naufragés.. par explosion, incendie | » | » | » | » | » | » |
| Naufragés.. jetés à la côte | 6 | » | » | » | 4 | » |
| Naufragés.. chavirés au mouillage | 7 | » | 2 | » | » | » |
| Naufragés.. ayant chassé sur leurs ancres | » | 3 | » | » | » | 2 |
| Naufragés.. ayant coulé à pic | » | » | » | » | » | » |
| Naufragés.. ayant coulé après avoir talonné | » | 7 | » | » | » | » |
| Naufragés.. ayant coulé par suite de vétusté | » | » | » | » | » | » |
| Naufragés.. ayant coulé ou été avariés par suite de mauvaises conditions de navigabilité | » | » | » | » | » | » |
| TOTAUX | 117 | 80 | 25 | 7 | 50 | 11 |
| ENSEMBLE | 290 | | | | | |

Digitized by Google

En rapprochant les deux tableaux précédents intitulés : 1° Causes ; 2° Circonstances, il apparaît que, sur 290 événements de mer, 61 sont imputables soit à de mauvaises conditions de navigabilité, soit au commandement à bord, soit aux équipages, savoir :

| | | | |
|---|---|---|---|
| 15 | échouements sur | 59, | soit 25.00 p. 100 |
| 22 | abordages sur | 40 | 55.00 |
| 21 | accidents divers sur | 139 | 15.00 |
| 3 | voies d'eau sur | 52 | 5.76 |
| 61 | | 290 | |

Par suite, les cas de force majeure ou fortuits de navigation ne s'élèvent plus qu'à 229, parmi lesquels il est utile de signaler 7 bâtiments échoués ou avariés par suite d'abordage, en mer, d'épaves flottantes.

D'autre part, l'emploi malheureusement trop fréquent de bâtiments déjà usés ou fatigués par l'âge, constituant chaque année une cause importante de naufrages, nous avons recherché en présence des cinquante-deux voies d'eau, relevées en 1901, la proportion d'âge dans laquelle nos bâtiments pêcheurs ou du commerce, tant voiliers que vapeurs, avaient pris la mer.

Elle est la suivante :

*Voiliers.*

| | | |
|---|---|---|
| Au-dessous de 20 ans | 174 | 245 |
| De 20 à 30 ans, exclus | 43 | |
| De 30 à 40 ans, exclus | 21 | |
| De 40 à 50 ans, exclus | 7 | |
| Au-dessus | » | |

*Vapeurs.*

| | | |
|---|---|---|
| Au-dessous de 20 ans | 25 | 45 |
| De 20 à 30 ans, exclus | 16 | |
| De 30 à 40 ans, exclus | 2 | |
| De 40 à 50 ans, exclus | 2 | |
| Au-dessus | » | |
| TOTAL ÉGAL | | 290 |

DE LA FRÉQUENCE DES NAUFRAGES ET ACCIDENTS.

Si nous examinons les 290 événements de mer de 1901, au point de vue de leur application aux divers genres d'accidents, nous

Digitized by Google

constatons que, comme toujours, les échouements, les abordages et les voies d'eau ont été les plus nombreux.

Cependant il y a, en outre, lieu de remarquer que 21 bâtiments : 5 vapeurs jaugeant ensemble 3,886 tonneaux et 16 voiliers jaugeant ensemble 9,469 tonneaux, ont été abandonnés en mer après délibération de leurs équipages, au cours de situations graves de navigation. Deux voiliers seulement, d'un tonnage total de 980 tonneaux, ont été recueillis après l'abandon, puis remorqués et sauvés; les 19 autres navires ont été complètement perdus. Nous ne retiendrons que ces quatre espèces d'accidents dont l'importance a été capitale en 1901. Leur degré de fréquence par rapport au nombre de bâtiments ayant pris la mer, présente le pourcentage suivant :

*Bâtiments à voiles.*

Sur 39,754 bâtiments à voiles français ayant pris la mer, la fréquence des accidents est de :

| GENRE D'ACCIDENTS. | BRISÉS, sombrés, perdus. | AVARIÉS, renfloués. |
|---|---|---|
| Echouements | 0.08 | 0.01 |
| Abordages | 0.03 | 0.02 |
| Voies d'eau | 0.11 | 0.00 |
| Abandons en mer | 0.03 | 0.01 |

*Bâtiments à vapeur.*

Sur 1280 bâtiments à vapeur français ayant pris la mer, la fréquence des accidents est de :

| GENRE D'ACCIDENTS. | BRISÉS, sombrés, perdus. | AVARIÉS, renfloués. |
|---|---|---|
| Échouements | 0.62 | 1.17 |
| Abordages | 0.46 | 0.85 |
| Voies d'eau | 0.24 | 0.15 |
| Abandons en mer | 0.39 | 0.00 |

RÉPARTITION, PAR SOUS-ARRONDISSEMENT MARITIME, DES NAUFRAGES ET ACCIDENTS DE MER.

Au point de vue des ports d'attache des bâtiments sinistrés

Digitized by Google

en 1901, le tableau ci-après présente par sous-arrondissement maritime :

1° Le nombre de leurs propres bâtiments ayant pris la mer dans l'année ;

2° Le nombre de naufrages et accidents éprouvés par ces mêmes bâtiments ;

3° La proportion des événements de mer affectant chaque sous-arrondissement.

| SOUS-ARRONDISSEMENTS. | NOMBRE DE BATIMENTS ayant pris la mer. | NOMBRE DE NAUFRAGES et accidents de mer. | P. 100 |
|---|---|---|---|
| Dunkerque | 1,389 | 34 | 2.44 |
| Le Havre | 1,617 | 31 | 1.91 |
| Cherbourg | 1,333 | 15 | 1.12 |
| Saint-Servan | 2,269 | 26 | 1.44 |
| Brest | 6,258 | 54 | 0.86 |
| Lorient | 3,013 | 11 | 0.36 |
| Nantes | 1,699 | 26 | 1.53 |
| Rochefort | 3,362 | 25 | 0.74 |
| Bordeaux | 4,458 | 11 | 0.23 |
| Marseille | 6,417 | 16 | 0.24 |
| Toulon | 3,147 | 5 | 0.15 |
| Corse | 558 | 3 | 0.53 |
| Algérie | 2,073 | 12 | 0.57 |
| Colonies | 3,241 | 19 | 0.58 |
| TOTAUX [1] | 41,034 | 288 | 0.71 |
| Bâtiments de l'Etat | » | 2 | » |
| TOTAL égal | » | 290 | » |

[1] Voiliers ..... 39,754
Vapeurs ..... 1,280
TOTAL ..... 41,034

COMPARAISON AVEC LES NEUF ANNÉES PRÉCÉDENTES.

De la situation récapitulative suivante qui comprend le relevé du nombre de naufrages enregistrés et de leurs victimes pendant les dix dernières années, il ressort :

1° Que l'année 1901 est, après 1892, la moins éprouvée de cette période décennale, quand au nombre de sinistres ;

2° Que la mortalité par suite de naufrages et autres accidents de mer est inférieure à celle qu'accuse la majeure partie de ces mêmes années, et notamment 1900 qui compte 158 décès de plus.

Digitized by Google

| ANNÉES. | BATIMENTS | | | | | | | TONNAGE. | ÉQUIPAGES ET PASSAGERS des bâtiments sinistrés. | PERTES D'HOMMES | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | VOILIERS | | | VAPEURS | | | ENSEMBLE. | | | | |
| | de 50 tonneaux et au-dessous | au-dessus de 50 tonneaux. | Total. | de 100 tonneaux et au-dessous. | au-dessus de 100 tonneaux. | Total. | | | | dans les naufrages et accidents de mer. | Pour 100. |
| 1892..... | 151 | 97 | 248 | 5 | 24 | 29 | 277 | 46,438 | 2,945 | 445 | 15.11 |
| 1893..... | 185 | 93 | 278 | 6 | 32 | 38 | 316 | 53,858 | 2,908 | 394 | 13.51 |
| 1894..... | 257 | 137 | 394 | 7 | 40 | 47 | 441 | 74,282 | 4,353 | 338 | 7.76 |
| 1895..... | 270 | 104 | 374 | 13 | 47 | 60 | 434 | 64,057 | 3,973 | 532 | 13.39 |
| 1896..... | 426 | 93 | 519 | 2 | 37 | 39 | 558 | 46,955 | 4,126 | 774 | 18.75 |
| 1897..... | 244 | 103 | 347 | 10 | 44 | 54 | 401 | 52,968 | 3,195 | 531 | 16.61 |
| 1898..... | 237 | 81 | 318 | 15 | 46 | 61 | 379 | 73,866 | 5,462 | 1.043 | 19.09 |
| 1899..... | 334 | 71 | 405 | 26 | 47 | 73 | 478 | 57,438 | 3,475 | 434 | 12.04 |
| 1900..... | 222 | 95 | 317 | 7 | 35 | 42 | 359 | 64,483 | 3,473 | 599 | 17.24 |
| 1901..... | 171 | 74 | 245 | 15 | 30 | 45 | 290 | 61,161 | 2,888 | 441 | 15.27 |

### *Principaux naufrages.*

Malheureusement, comme certaines de ses devancières, l'année 1901 a été attristée par des naufrages d'un caractère grave ayant entraîné de très nombreuses victimes et des pertes matérielles considérables, si nous retenons la valeur intrinsèque des bâtiments et des chargements en cause.

Nous ne citerons que les cas les plus importants, dans chaque genre de navigation.

### *Long cours.*

*Quillota*, trois-mâts de 1112 tonneaux, immatriculé à Dunkerque, 23 hommes d'équipage, perdu le 19 novembre dans un violent ouragan d'est, sur les récifs d'Eudon, en vue de Sunderland, au cours de sa traversée de Nantes à North-Shields (Angleterre): 17 victimes.

*Uruguay*, vapeur de 2,547 tonneaux, du port du Havre, allant de Grand-Bassam à Kotonou avec 60 hommes d'équipage, 60 passagers et un chargement important de marchandises diverses; perdu le

Digitized by Google

4 mars à Amanfulé (Côte d'Or), à la suite d'un échouement avec bris. (Pertes matérielles.)

*Lucya,* vapeur de 2,846 tonneaux, bâtiment neuf immatriculé à Dunkerque. Parti de Marseille avec 45 hommes d'équipage à destination de Haïphong, chargé de rails et traverses pour chemin de fer; échoué et perdu le 16 juillet sur les rochers des Moines. (Pertes matérielles.)

*Notre-Dame-de-la-Garde,* trois-mâts de 1759 tonneaux, du port de Marseille, allant avec 26 hommes d'équipage du Havre à Thio (Nouvelle-Calédonie), perdu le 8 août, s'étant échoué, par suite d'une erreur d'atterrissage, sur les récifs de Briandy, passe de Ngoé. (Pertes matérielles.)

*Caroline,* quatre-mâts de Dunkerque, 2,391 tonneaux, 35 hommes d'équipage, chargé de nitrate et venant d'Iquique (Chili), perdu le 3 septembre aux Açores à la suite d'un échouement causé par une erreur chronométrique. (Pertes matérielles.)

*Ernest-Reyer,* trois-mâts de 1728 tonneaux, 25 hommes d'équipage, allant de Diégo-Suarez à Portland (Orégon), perdu le 4 décembre par une violente tempête de nord à l'embouchure de la rivière Qui-ni-ult (côtes de l'État de Washington). (Pertes matérielles.)

*Gipsy,* trois-mâts nantais de 1326 tonneaux, 19 hommes d'équipage rentrant d'Iquique (Chili) sur Falmouth (Angleterre). Perdu par temps de brume et grosse mer le 17 décembre à Downderry, près de Plymouth, à la suite d'un échouement. (Pertes matérielles.)

*Grande pêche.*

Se sont perdus corps et biens les neuf bâtiments suivants :

| NOMS. | PORT D'ATTACHE. | ESPÈCES. | TONNAGE. | DATE ET LIEU DES NAUFRAGES. | NOMBRE DE VICTIMES. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | tx | | |
| *Joséphine-Anna.* | Fécamp. | Trois-mâts. | 176 | Traversée de Terre-Neuve. | 30 |
| *Mardyckoise...* | Dunkerque. | Goélette. | 97 | Avril. Mer d'Islande. | 19 |
| *Julie.....* | Id. | Id. | 119 | Id. | 17 |
| *Émile-Louise..* | Id. | Id. | 120 | Id. | 19 |
| *Saint-Michel...* | Saint-Brieuc. | Id. | 89 | 5 avril. Côtes ouest d'Islande. | 26 |
| *Capelan.....* | Id. | Id. | 105 | Id. | 24 |
| *Maria.....* | Binic. | Id. | 122 | Id. | 28 |
| *Brune.....* | Paimpol. | Id. | 89 | Traversée d'Islande. | 25 |
| *Pilote.....* | Id. | Dundee. | 72 | Id. | 15 |
| | | | | TOTAL..... | 203 |

Digitized by Google

*Cabotage.*

*Cyclope*, vapeur, immatriculé à Rouen, 759 tonneaux, 20 hommes d'équipage, allant de Swansea à Nantes avec un chargement de charbon en vrac, disparu le 6 avril, dans l'océan Atlantique, par 47°54 N. et 7°02 O., temps de brume, mer très grosse, forte brise de sud-ouest, à la suite d'un abordage avec le vapeur anglais *Penzance*. Équipage sauvé par l'abordeur.

*Saint-André*, vapeur havrais de 557 tonneaux, armé au cabotage avec 19 hommes d'équipage. Naufragé à la suite d'une voie d'eau et d'une série de coups de mer, le 17 janvier, par le travers de Porto, au large de la côte de Portugal. Perdu pour la navigation. Équipage sauvé, moins 1 homme, par le vapeur russe *Nicolaï*.

*Léda*, dundee du port de Dunkerque, 57 tonneaux, armé au cabotage, 5 hommes d'équipage; chargé de sel, perdu corps et biens en octobre 1901, au cours d'une traversée de Douarnenez à Boulogne, en un point resté inconnu (5 victimes).

*Ambroise-Thomas*, goélette de 74 tonneaux, du port de Dunkerque, armé au cabotage, perdue corps et biens, dans la nuit du 10 au 11 décembre 1901, en vue de ce port qu'elle ralliait, venant de Lisbonne avec un chargement de sel (5 victimes).

*Bornage.*

*Pierre-Marie*, sloop de 27 tonneaux, immatriculé à Granville, perdu corps et biens, chargé de coke, le 5 novembre 1901, entre Saint-Malo et Jersey (5 victimes).

*Marie-Joséphine*, sloop de 13 tonneaux du port de Tréguier, perdu corps et biens, le 1er mars 1901, sur les rochers dits Guernasclet (Lannion), par grosse mer et vent de nord-ouest (4 victimes).

*Saint-Pierre*, sloop borneur de 8 tonneaux, immatriculé à Paimpol, a sombré sous une rafale de vent de nord-est, le 6 janvier 1901, près de l'île Blanche, entre Bréhat et Larcouet (3 victimes).

*Petite pêche.*

*Marengo*, de Quimper, chaloupe de 9 tonneaux, perdue corps et biens dans la nuit du 7 au 8 mai 1901, dans les parages des Étocs (11 victimes).

Digitized by Google

*Deux-Frères*, canot de pêche de 1t,78, immatriculé à Binic, perdu corps et biens en se rendant aux régates de Binic le 11 août 1901, à Saint-Quay, par le travers du sémaphore, à un demi-mille dans le nord-est (8 victimes).

*Louise*, canot de pêche de 5 tonneaux, du port de Fécamp, perdu corps et biens dans la nuit du 18 au 19 novembre 1901, rentrant de la pêche, entre Saint-Valery-en-Caux et le Tréport (5 victimes).

*Auguste-Victorin*, de Trouville, sloop de 14 tonneaux, armé à la petite pêche, abordé et coulé sur les lieux de pêche le 21 janvier, vers 8 heures du soir, à 20 milles à l'est de Start-Point, par le vapeur *Olazzari*, de Bilbao (5 victimes).

*Saint-François*, chaloupe de pêche de 9tx,95, d'Audierne, avait quitté les lieux de pêche fuyant devant le mauvais temps, le 19 janvier 1901, lorsque vers minuit il tenta l'entrée du port. Chargé par une forte lame qui le submergea en partie et paralysa l'action du gouvernail, il fut emporté par la mer, entraîné dans le chenal et vint briser son étrave contre le môle, où il sombra (4 victimes).

*Mousse*, canot de pêche de 2tx,43, immatriculé au Conquet, perdu corps et biens, se rendant sur les lieux de pêche, le 26 mars 1901, dans les parages de Portsale (4 victimes).

*Intrépide*, lougre de 24tx,46, du port de Calais, armé à la petite pêche, abordé et coulé le 16 septembre 1901, étant en pêche, vers 3 heures du matin, par le sloop *Madagascar*, du port de Fécamp, à l'embouchure de la Tamise, à 20 milles dans le nord-est de Ramsgate, 1/2 mille du Kentish-Knock, 4 hommes d'équipage sur 7 ont péri.

### *Plaisance.*

*Albatros*, canot de plaisance jaugeant 1t,05, immatriculé à Caen, ayant à bord 2 hommes d'équipage et 7 passagers, tenait la mer, le 19 août 1901, par fraîche bise de nord-est, lorsque, entre Langrune et Saint-Aubin, ayant embarqué un peu d'eau à une lame, les passagers se portèrent tous sous le vent. Ce mouvement fit complètement coucher le canot, qui chavira : 3 passagers et 1 homme de l'équipage ont péri.

*Ida*, côtre de 2 tonneaux, du port de Nouméa, allait prendre part à des régates, le 27 mai 1901, lorsque, à hauteur de l'îlot Brun, il chavira dans un virement de bord, une lame ayant violemment

Digitized by Google

embarqué par l'arrière. L'*Ida* coula à pic, entraînant 5 des hommes qui le montaient; le survivant se sauva à la nage.

*Marie-Thérèse*, canot de 1t,92, immatriculé à Tréguier, avait quitté Port-Béni le 20 août 1901, pour une promenade en mer. Il avait à bord 17 touristes, dont le propriétaire du bateau.

A l'entrée de la rivière de Tréguier, près de la balise de Goarivenon, le canot ayant gîté, probablement dans une rafale, les 17 personnes qu'il portait furent précipitées à la mer et disparurent.

Cette scène avait eu lieu sous les yeux de riverains qui organisèrent immédiatement des secours, mais ceux-ci ne purent sauver que 4 des naufragés : 13 périrent et leurs cadavres ne furent retrouvés que quelques jours plus tard.

### LIQUIDATION DES BIENS NAUFRAGÉS.

L'Établissement des Invalides de la marine, chargé de l'administration des biens naufragés, d'en recueillir les produits et d'en assurer, sans frais, la remise aux divers intéressés (armateurs, chargeurs, assureurs, etc.), a soumis à l'approbation du Ministre, pendant l'exercice 1901, 147 liquidations de sauvetage relatives à des bâtiments, des marchandises provenant de cargaisons ou à des épaves de diverses natures.

## DEUXIÈME PARTIE.

### FAITS RELATIFS AUX BATIMENTS DE NATIONALITÉ ÉTRANGÈRE.

Le service de la statistique a relevé que, pendant l'année 1901, 30 bâtiments de diverses nationalités étrangères ont fait naufrage ou subi des accidents dans les eaux françaises ou dans celles des pays soumis à notre protectorat, savoir :

Digitized by Google

| NATIONALITÉS. | VAPEURS. | VOILIERS. |
|---|---|---|
| *1° Sur les côtes de France et d'Algérie.* | | |
| Allemands | » | 1 |
| Anglais | 7 | 7 |
| Autrichiens | » | 1 |
| Belges | » | 1 |
| Espagnols | 2 | » |
| Italiens | 1 | 4 |
| Norvégiens | » | 2 |
| Russes | 1 | » |
| | 11 | 16 |
| TOTAL | 27 | |
| *2° Sur les côtes des colonies françaises et des pays soumis à notre protectorat.* | | |
| Anglais | 1 | 2 |
| TOTAL | 3 | |
| ENSEMBLE | 30 | |

Ces 30 bâtiments sinistrés comprenaient 12 vapeurs et 18 voiliers :

*Vapeurs.*

| | | |
|---|---|---|
| 3 longs-courriers jaugeant ensemble | 5,388 | tonneaux |
| 7 caboteurs jaugeant ensemble | 4,558 | — |
| 2 armés à la petite pêche jaugeant ensemble | 246 | — |

*Voiliers.*

| | | |
|---|---|---|
| 6 long-courriers jaugeant ensemble | 5,968 | tonneaux |
| 10 caboteurs jaugeant ensemble | 1,302 | — |
| 1 armé à la petite pêche d'une jauge de | 13 | — |
| 1 yacht de plaisance d'une jauge de | 43 | — |

Sur ce nombre :

| | |
|---|---|
| 8 vapeurs et 5 voiliers se sont perdus ou ont été perdus pour la navigation | 13 |
| 2 vapeurs et 7 voiliers se sont échoués, mais ont été renfloués | 9 |
| 2 vapeurs et 6 voiliers ont subi des avaries plus ou moins graves | 8 |
| TOTAL | 30 |

Digitized by Google

Ces bâtiments sinistrés étaient montés par :

Allemands : 20 hommes, qui ont tous péri;
Anglais : 254 hommes, sur lesquels 23 ont péri;
Autrichiens : 12 hommes (sauvés);
Belges : 10 hommes, qui ont tous péri;
Espagnols : 33 hommes (sauvés);
Italiens : 50 hommes, sur lesquels 15 ont péri;
Norvégiens : 22 hommes (sauvés);
Russes : 21 hommes (sauvés);

Soit au total 422 hommes d'équipage, sur lesquels 68 ont péri : 16,11 p. 100.

Ces pertes d'existences ont eu lieu à bord des bâtiments ci-après, savoir :

*Prisia*, trois-mâts long-courrier, allemand, du port de Brême, de 2,000 tonneaux, monté par 20 hommes d'équipage, chargé d'essence de térébenthine et de brai sec en fûts qu'il avait pris à Pensacola (Canada), à destination de Rotterdam (Hollande). Complètement désemparé, ses voiles déchirées, coulant bas d'eau, abandonné de son équipage, est venu s'échouer le 16 décembre, vers 5 h. 1/2 du soir, sur l'île Noria. Toutes les tentatives faites, notamment par le canot de sauvetage de *Kerity-Penmarch* pour retrouver l'équipage, sont restées infructueuses.

*Kaisari*, vapeur long-courrier, anglais, de 1569 tonneaux et 75 hommes d'équipage, allant de Rangoon (Birmanie) à Port-Louis (Maurice). Assailli le 14 janvier par un violent cyclone, a sombré à Sainte-Rose (Réunion) [23 victimes].

*Pêcheur n° 14*, lougre de pêche, de nationalité belge, de 13 tonneaux, 10 hommes d'équipage, se rendant de Calais à la Panne (Belgique), perdu corps et biens. Ce petit bâtiment a été rencontré le 5 novembre en rade de Dunkerque, flottant entre deux eaux. Le cadavre seul du mousse gisait à bord.

*Leone-Catania*, vapeur italien, de 632 tonneaux, 19 hommes d'équipage, parti de Gênes à destination de Cagliari.

Ayant touché le 12 janvier sur l'écueil de la Pecorella, à l'entrée du golfe de Porto-Vecchio, a sombré (15 victimes).

Digitized by Google

## TROISIÈME PARTIE.

### PERTES D'EXISTENCES.

Le nombre total des pertes d'existences de nos nationaux constatées au cours de la navigation en 1901 est de 1100, qui se répartissent en deux catégories, savoir :

| | |
|---|---|
| 1re *catégorie.* — Victimes de naufrages, échouements, abordages et de tous accidents de navigation proprement dits..... | 441 |
| 2e *catégorie.* — Décès par suite de maladies, d'événements quelconques (chutes, accidents de machines, etc.), survenus sur mer en dehors des naufrages et des autres accidents de la 1re catégorie.. | 659 |
| Ensemble..... | 1100 |

La 1re catégorie se compose de 400 hommes d'équipage et 41 passagers.

Le tableau suivant établit la comparaison de la mortalité de nos nationaux dans chaque genre de navigation, au cours des dix dernières années.

1re CATÉGORIE. — *Tableau comparatif des pertes d'existences éprouvées par nos nationaux à la suite de naufrages et accidents de navigation au cours des dix dernières années.*

| GENRE DE NAVIGATION. | PERTES D'HOMMES. | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1892. | 1893. | 1894. | 1895. | 1896. | 1897. | 1898. | 1899. | 1900. | 1901. |
| Long cours.... | 20 | 72 | 12 | 159 | 6 | 81 | 271 | 36 | 72 | 56 |
| Grande pêche.. | 172 | 42 | 54 | 31 | 96 | 60 | 58 | » | 131 | 218 |
| Cabotage..... | 82 | 58 | 51 | 117 | 95 | 162 | 100 | 105 | 109 | 42 |
| Bornage..... | 12 | 15 | 28 | 38 | 5 | 10 | 39 | 21 | 9 | 12 |
| Pilotage..... | 7 | 1 | 10 | 11 | 7 | 7 | 6 | » | 3 | 1 |
| Petite pêche... | 133 | 151 | 152 | 154 | 280 | 196 | 153 | 171 | 200 | 100 |
| Plaisance..... | 1 | 8 | » | 8 | 22 | 15 | 13 | 8 | 5 | 12 |
| Etat..... | » | 23 | 4 | 10 | 1 | » | » | » | 50 | » |
| TOTAUX.. | 427 | 370 | 311 | 528 | 512 | 531 | 640 | 341 | 579 | 441 |

De l'examen du tableau qui précède, il ressort, d'une part, que l'année 1901 tient le cinquième rang dans le classement par degré de gravité, de ces dix années et, de l'autre, que les pertes d'exis-

Digitized by Google

tences de nos nationaux dans les naufrages en 1901 sont inférieures de 138 unités à celles de 1900.

On peut donc affirmer que, si la grande pêche n'avait été si effroyablement éprouvée, l'année 1901 eût été la plus favorisée depuis dix ans. Mais peut-on se défendre d'une profonde compassion en envisageant que sur les 419 marins formant les équipages des 20 bâtiments sinistrés qui ont concouru à la pêche du large, 215 de ces malheureux ont péri, soit plus de 50 p. 100.

La 2e catégorie des pertes d'existences de nos nationaux comprend 569 pêcheurs ou marins du commerce et 90 hommes de la marine militaire, soit en totalité 659 victimes qui, au cours de la navigation en 1901, ont succombé des suites de maladies, de chutes à bord ou à la mer, d'accidents divers ou de travail maritime, en un mot, de tous événements ayant une origine autre que les naufrages.

Dans les tableaux A et B ci-après, nous présentons ces décès classés par espèces d'accidents et répartis entre chaque genre de navigation.

A. — *Décomposition des pertes d'existences de la 2e catégorie par genre d'accidents.*

| PERTES D'EXISTENCES. | MARINE du COMMERCE. | MARINE de GUERRE. | TOTAL. |
|---|---|---|---|
| Submersions par causes autres que naufrages. | 214 | 12 | 226 |
| Accidents autres que submersions..... | 52 | 15 | 67 |
| Décès survenus à bord par maladies..... | 303 | 63 | 366 |
| TOTAUX..... | 569 | 90 | 659 |

B. — *Répartition des pertes d'existences de la 2e catégorie dans chaque genre de navigation.*

| | |
|---|---|
| Long cours..... | 260 |
| Grande pêche..... | 143 |
| Cabotage..... | 68 |
| Bornage..... | 12 |
| Pilotage..... | 5 |
| Petite pêche..... | 80 |
| Plaisance..... | 1 |
| État..... | 90 |
| Total égal..... | 659 |

Digitized by Google

Au nombre des causes diverses et accidentelles de mortalité à bord des bâtiments français, tant du commerce que de la marine militaire, il y a lieu de mettre en relief :

1° Que 226 hommes, dont 12 de la marine militaire, se sont noyés, savoir :

| | |
|---|---|
| Enlevés par des coups de mer | 42 |
| Tombés à la mer en exécutant des manœuvres | 64 |
| Par accidents divers ou imprudences | 120 |

Au nombre de ces 120 derniers décès, on relève :

| | |
|---|---|
| En posant les lignes, les filets, les casiers | 25 |
| Les doris ayant chaviré | 11 |
| En rentrant à bord la nuit | 4 |
| En se rendant aux poulaines | 3 |
| Des suites d'ivresse | 1 |

2° Que 67 hommes, dont 15 de la marine militaire, ont succombé à la suite d'accidents autres que la submersion, savoir :

| | |
|---|---|
| De chutes à bord | 13 |
| Par asphyxie | 3 |
| Par la foudre | 1 |
| Par suicides | 17 |
| D'accidents divers | 23 |
| D'accidents de machine, brûlures par jet de vapeur, explosion | 8 |

Dans ces derniers est compris l'accident survenu à bord du paquebot postal *le Nord*, de la Compagnie des chemins de fer du Nord.

Ce paquebot avait quitté Calais, son port d'attache, le 24 octobre 1901, pour Douvres, avec 61 hommes d'équipage et 200 passagers. A 500 mètres environ de la côte anglaise, une explosion se produisit dans la machine, par suite de la rupture du bouchon arrière du cylindre de haute pression.

Sur les 10 hommes, mécaniciens et chauffeurs, brûlés plus ou moins grièvement, un seul, le mécanicien Prévot, est mort deux jours après l'accident à l'hôpital de Douvres.

Digitized by Google

MORTS DE MALADIE ÉTANT A LA MER.

Le nombre de marins pêcheurs ou du commerce morts à la mer de maladies, d'affections diverses, des suites de blessures, etc., est de 366, soit, pour 148,672 hommes ayant pris la mer, une proportion de 2,46 p. 1000.

En 1900, la mortalité à la mer des suites de maladies, de blessures, avait été de 329, supérieure de 96 unités à 1899, qui ne comptait que 233 décès.

1901 est donc une mauvaise année au point de vue des causes de décès qui nous occupent, puisqu'elle comporte 366 victimes, soit 37 de plus que dans l'année précédente.

De même que nous avons donné pour la 1re catégorie des pertes d'existences (décès au cours des naufrages) les éléments de comparaison avec les neuf années précédentes, le tableau suivant présente, pour une période semblable, la proportion de la mortalité de nos nationaux dans chaque espèce d'accidents subis, ou de maladies contractées à la mer, *en dehors* des naufrages.

2e CATÉGORIE. — *Tableau comparatif des pertes d'existences de nos nationaux survenues en mer, en dehors des naufrages, au cours des dix dernières années.*

| PERTES D'EXISTENCES. | 1892. | 1893. | 1894. | 1895. | 1896. | 1897. | 1898. | 1899. | 1900. | 1901. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Submersions par causes autres que naufrages | 246 | 229 | 251 | 223 | 223 | 235 | 191 | 206 | 249 | 226 |
| Accidents autres que submersion | 31 | 42 | 57 | 47 | 44 | 55 | 56 | 55 | 85 | 67 |
| Décès survenus à bord par maladies | 166 | 147 | 174 | 198 | 239 | 182 | 130 | 233 | 329 | 366 |
| TOTAUX | 443 | 418 | 482 | 468 | 506 | 472 | 377 | 494 | 663 | 659 |

En résumé, au point de vue des pertes d'existences éprouvées par nos nationaux dans les naufrages (1re catégorie), l'année 1901 se classe au nombre des plus favorisées parmi les dix années en cause ; mais, par contre, elle a été meurtrière à l'égal de 1900 en ce qui concerne la 2e catégorie, c'est-à-dire décès sur mer des suites de maladies, affections diverses et accidents ayant une origine autre que les naufrages.

Digitized by Google

# QUATRIÈME PARTIE.

## SECOURS AUX MARINS NAUFRAGÉS, A LEURS VEUVES, ORPHELINS ET ASCENDANTS.

### CAISSE DE PRÉVOYANCE.

Cette institution d'assistance, créée par la loi du 21 avril 1898, au profit de nos marins, pêcheurs et navigateurs du commerce, contre les risques et accidents de leur profession, si dure et si périlleuse entre toutes, a alloué, au cours de cette troisième année d'exercice, les sommes suivantes :

1re PARTIE. — INDEMNITÉS.

| DÉSIGNATION. | NOMBRE. | SOMMES. |
|---|---|---|
| | | fr. c. |
| Indemnités temporaires ou renouvelables | 650 | 21,176 10 |
| Suppléments pour enfants âgés de moins de 10 ans | 565 | 1,856 95 |
| ENSEMBLE | 1,215 | 23,033 05 |

2e PARTIE. — PENSIONS.

| DÉSIGNATION. | NOMBRE. | SOMMES. |
|---|---|---|
| | | fr. |
| Pensions de marins | 29 | 6,012 |
| Pensions de veuves | 312 | 59,188 |
| Pensions d'orphelins | 14 | 2,430 |
| Secours viagers aux ascendants | 138 | 11,698 |
| Suppléments pour enfants âgés de moins de 10 ans | 428 | 10,392 |
| ENSEMBLE | 921 | 89,720 |

### CAISSE DES INVALIDES.

D'autre part, en dehors de son fonds de secours ordinaire, qui s'élevait, en 1901, à 932,000 francs, l'administration de l'Établissement des Invalides a pu, pendant ce même exercice, avec le produit des prélèvements réglementaires de 4 p. 100 opérés sur les primes à



Digitized by Google

la marine marchande (art. 12 de la loi du 30 janvier 1893), distribuer aux marins naufragés, à leurs veuves, orphelins et ascendants, une somme de 556,513 fr. 70, qui a été répartie comme suit :

| BÉNÉFICIAIRES. | NOMBRE DE PARTIES prenantes. | MONTANT DES SECOURS concédés. |
|---|---|---|
| | | fr. c. |
| Marins blessés dans un naufrage ou autre accident de navigation, et se trouvant pour *jamais* dans l'impossibilité de naviguer ou de gagner leur vie en travaillant | 33 | 6,944 70 |
| Marins qui, par suite de blessures, infirmités ou maladies résultant de naufrages ou accidents de mer, se trouvent *momentanément* dans l'impossibilité de naviguer ou de gagner leur vie en travaillant | 7 | 2,220 00 |
| Marins qui, dans un naufrage ou autre accident de mer, ont subi des pertes d'effets ou d'objets personnels | 1,128 | 179,801 00 |
| Veuves, orphelins et ascendants de marins ayant péri dans des naufrages ou autres accidents de mer | 2,250 | 367,548 00 |
| ENSEMBLE | 3,418 | 556,513 70 |

En outre, avec des ressources de même provenance et en vertu des dispositions de l'article 12, dernier paragraphe, de la loi précitée du 30 janvier 1893, la caisse des Invalides a contribué, comme par le passé, dans une large mesure au développement des diverses institutions d'assistance et de mutualité maritimes.

Une somme de 470,800 francs a été concédée, à titre de subventions, à 170 sociétés de toutes espèces : maisons ou hôtels de marins, abris de marins, hôpitaux, maisons de retraite, asiles, orphelinats, sociétés de sauvetage, sociétés d'assurances, d'assistance, bureaux de placement, syndicats, écoles libres d'hydrographie, écoles professionnelles de pêche, écoles maritimes pratiques, enfin à certaines chambres de commerce et établissements d'utilité publique.

Au nombre des 170 sociétés qui ont été subventionnées en 1901, nous comptons :

1° 57 sociétés d'assurances mutuelles entre pêcheurs, ayant pour but d'indemniser les participants des pertes de matériel ;

2° 39 sociétés de secours mutuels, organisées en vue de distribuer des subsides à leurs adhérents en cas de chômage, maladies, invalidités, blessures.

Par l'exposé de ces chiffres, nous avons tenu à mettre en lumière le développement réel de ces mutualités, venant confirmer l'important progrès de l'idée de prévoyance, d'épargne et de solidarité,

Digitized by Google

accompli sous l'action de la loi du 30 janvier 1893, parmi les populations de notre littoral.

## CINQUIÈME PARTIE.

### FAITS DE SAUVETAGE.

En plaçant sous les yeux du Ministre les faits de sauvetage suivants, notre but est de rappeler les actes de courage, de dévouement les plus saillants, accomplis le plus souvent par des humbles, n'ayant eu d'autre guide que l'amour de leurs semblables, le sentiment du devoir et de la solidarité humaine.

*Russie,* paquebot caboteur de la Compagnie des transports maritimes, de 623 tonneaux, venant d'Oran à destination de Marseille, avec 54 hommes d'équipage, 46 passagers, la malle et un chargement de primeurs; échoué le 7 janvier 1901 sur la plage de Faraman par temps couvert, grosse mer, vent de sud-est.

Les péripéties émouvantes du sauvetage des passagers et de l'équipage de ce bâtiment, opéré, après quatre jours d'efforts, par les canotiers de la station de Carro [1], sont encore présentes à toutes les mémoires et ont excité l'admiration universelle.

*Kléber*, vapeur caboteur de la Compagnie générale transatlantique, 803 tonneaux, 52 hommes d'équipage, échoué le 17 décembre 1901, par temps de brume, très grosse mer, sur la barre du grand Rhône.

Ce bâtiment, venant de Cette, à destination de Saint-Louis-du-Rhône, allait doubler la pointe de la Camargue, lorsqu'une avarie se produisant soudainement dans le gouvernail, il est jeté à la côte.

La station de Carro faisait bonne veille : dès onze heures du matin, son canot de sauvetage, après avoir franchi environ 10 kilomètres par grosse mer, arrivait près du *Kléber* et tentait l'accostage sans pouvoir cependant y parvenir. Une véritable muraille de brisants, absolument infranchissable, se dressait entre le vapeur et les sauveteurs. Déjà le *Magellan*, le *Provençal*, le *Salinier*, deux embarcations de la douane et du syndic de Saint-Louis, accourus en hâte, avaient fait de vaines tentatives.

[1] Société centrale de sauvetage des naufragés.

Digitized by Google

Cependant, le canot de sauvetage de Carro, parvenant à contourner les brisants, accoste le *Kléber*. Il fait, dans cette même journée, trois voyages successifs, des lieux du naufrage à la terre, et sauve ainsi 43 personnes.

Le lendemain 18, il revient près de l'épave et entraîne le malheureux capitaine du *Kléber*, M. Servia, qui s'était jusqu'alors énergiquement refusé à quitter son bord. Ce dernier effort des canotiers de Carro devait être inutile : vingt-quatre heures après, victime de son opiniâtreté dans le devoir, M Servia se noyait en tentant de retourner à son navire.

*Tourny*. Le 28 octobre 1901, par tempête de nord-est, dans le golfe de Valence, le vapeur français *Italie*, de la Compagnie des transports maritimes. de Marseille, aperçut, au petit jour, le trois-mâts *Tourny*, du même port, long-courrier de 906 tonneaux, ayant à bord 1 passager et 14 hommes d'équipage, couché d'au moins 40 degrés sur son flanc de tribord.

Un violent coup de roulis avait déplacé subitement les 500 tonnes de sable constituant le lest, et le capitaine avait vainement tenté de remettre d'aplomb son navire. La situation était grave, les voiles pendaient en lambeaux, les lames furieuses balayaient le pont.

Sans hésiter, l'*Italie* met à la mer son grand canot, qui va se placer sous le vent du *Tourny*, au risque d'être coulé par le navire qui dérive rapidement. Après une journée d'efforts, un va-et-vient est établi au moyen de deux bouées, et l'*Italie* recueille tous les naufragés, moins un qui refuse de quitter le bord.

Quelques jours plus tard, l'épave du *Tourny*, rencontrée par un navire anglais, était remorquée jusqu'à Alger.

*Aquitaine*, trois-mâts long-courrier de 156 tonneaux, était parti le 15 février 1901 de Bayonne, sont port d'attache, à destination de Saint-Pierre et Miquelon, avec 11 hommes d'équipage, 14 passagers et un chargement de marchandises diverses.

Le 6 mars, vers 6 heures du matin, le vent soufflant en tempête, avec une mer démontée, le trois-mâts était jeté à la côte près de Lance-Cowe, à un mille à l'est du cap La Hune, sans avoir pu mouiller ses ancres.

La grosse mer empêchant de débarquer une embarcation, le commandant de l'*Aquitaine*, le capitaine au long cours Saint-Lô (Eugène-Auguste-Jacques), inscrit à Granville, quoique blessé aux jambes,

Digitized by Google

se jeta résolument à la mer, établit lui-même un va-et-vient et sauva, par cet acte de courageuse abnégation, les 25 personnes qui étaient à son bord

Citons, enfin, la belle conduite des capitaines et des équipages de deux transports de l'État argentin et d'un quatre-mâts allemand, qui, au milieu de circonstances périlleuses, se portèrent au secours des équipages de trois de nos bâtiments naufragés, savoir :

Le *Fervaal*, trois-mâts long-courrier de Nantes, 1700 tonneaux, 26 hommes d'équipage, était jeté à la côte, près de l'île Saint-Jean, à l'est-nord-est de l'île des États, dans la nuit du 31 juillet au 1er août 1901, par temps de brume, grosse mer, vent violent, au cours de sa traversée d'Anvers à Portland (Orégon).

Deux hommes périrent dans ce naufrage. Les 24 survivants gagnèrent l'île des États et y vécurent deux jours de quelques vivres échoués provenant du bâtiment.

Dans la troisième journée, leurs signaux de détresse furent enfin aperçus du transport de l'État argentin *Primero-de-Mayo*, qui, malgré la violence du ressac, s'empressa de mettre une embarcation à la mer pour reconnaître la situation de nos malheureux compatriotes sur l'île.

Dès le lendemain, le second du *Primero*, M. Alberto Moreno, venait en personne, avec deux embarcations, recueillir les 24 naufragés du *Fervaal*.

*Astrée*, trois-mâts long-courrier de 1987 tonneaux, 29 hommes d'équipage, du port de Bordeaux, se rendant de North Shields (Angleterre) à Valparaiso (Chili), chargé de houille.

Le 8 octobre 1901, dans la matinée, le capitaine de l'*Astrée* constata que le charbon constituant son chargement avait subitement pris feu. Le navire se trouvait dans l'océan Pacifique, au nord-est de l'île des États, la mer était houleuse. Ne pouvant plus tenir, l'équipage décida l'abandon du navire, qu'il évacua à l'aide des quatre embarcations du bord. L'une d'elles, le grand canot, abondamment pourvu de vivres et monté par 6 hommes, était aussitôt entraîné au large à la dérive, puis disparaissait à jamais.

Les trois embarcations portant 23 hommes purent atterrir à l'île des États.

Recueillis peu après par le transport argentin *Chaco*, les survivants de l'*Astrée* furent conduits au consulat de France, à Buenos-Ayres.

Digitized by Google

Le capitaine du *Chaco*, avant de reprendre sa route, avait mis tout en œuvre pour retrouver nos compatriotes. Il avait fait deux fois le tour de l'île, exploré les anses et le large.

*France*, cinq-mâts en acier, long-courrier de 3,325 tonneaux, du port de Dunkerque, se rendant d'Angleterre au Chili avec 45 hommes d'équipage et un chargement de charbon, était assailli, dans l'océan Atlantique, par une violente tempête qui dura plusieurs jours et entraîna la perte totale de ce navire.

Le 13 mai, par 34° 22′ sud et 48° 59′ ouest (méridien de Paris), le bâtiment s'inclina jusqu'à 45 degrés sous une voie d'eau et devint innavigable.

L'équipage se disposait à l'abandonner lorsque le capitaine Korff, du quatre-mâts allemand *Hébé*, répondant aux signaux de détresse, lança une baleinière au secours des naufragés, qu'elle put recueillir sur une mer démontée et malgré les plus sérieux dangers.

Transportés à bord de l'*Hébé*, nos marins y reçurent les soins les plus empressés.

SOCIÉTÉ CENTRALE DE SAUVETAGE DES NAUFRAGÉS.

En 1901, comme depuis sa fondation, il y a trente-sept ans, le personnel de cette société a accompli de nombreux sauvetages.

Ses canots ont opéré 78 sorties, dans lesquelles ils ont recueilli et sauvé 138 personnes, secouru 23 bâtiments.

Ses postes de secours ont sauvé, par porte-amarre et engins divers, 303 personnes, assisté 2 bâtiments, soit au total :

441 personnes sauvées;
25 navires secourus.

Ajoutons que dans les six dernières années, grâce à son organisation hors de pair, 3,405 existences ont pu être sauvées et 197 bâtiments français ou étrangers secourus.

*L'Administrateur de l'Établissement des Invalides.*

TOUTIN.

Vu et approuvé :

*Le Ministre de la marine,*

Camille PELLETAN.

Digitized by Google

# COMPTES RENDUS ANALYTIQUES

La *Revue* rendra compte des ouvrages dont deux exemplaires seront déposés à la Bibliothèque du Ministère de la marine.

M. le capitaine de vaisseau RUDOLF VON LABRÈS, de la marine impériale allemande, a publié récemment un ouvrage des plus intéressants traitant comme son titre l'indique : *Politik und Seekrieg*, des relations liant la politique à la guerre navale. L'auteur a divisé son ouvrage en trois parties : La première qui porte le titre de *Politique*, est un résumé rapide des principales guerres modernes où la marine est entrée en jeu : guerre de Crimée, guerre de la France et de la Sardaigne contre l'Autriche, guerre de Sécession, etc., auquel font suite des questions politiques toutes d'actualité : la double alliance, la triple alliance, l'alliance anglo-japonaise. Viennent ensuite des considérations sur le développement colonial des grandes nations de l'Europe et sur celui des États-Unis.

La deuxième partie intitulée *La stratégie à la mer*, est une étude succincte de la stratégie sur mer ; elle est en sorte un complément à un ouvrage du même auteur : *Die Flottenführung im Kriege auf grund des Doppelstaffel-Systems*. L'auteur y développe des considérations sur l'influence des côtes, le choix du matériel naval, bâtiments de combat, croiseur, torpilleur, sous-marin, avec tous les perfectionnements modernes, sur la mobilisation de la flotte, les arsenaux, la défense des côtes, etc. Il envisage ensuite la conduite des hostilités dans un certain nombre de cas déterminés.

Dans la troisième partie enfin, consacrée à la *Politique et la stratégie sur mer dans certaines guerres*, l'auteur fait ressortir les relations intimes qui existent entre les principales questions de politique extérieure actuelles et la guerre navale ; il envisage la possibilité de guerres navales entre les nations qui peuvent avoir des différends entre elles ; il en étudie, par exemple, les conséquences pour des hostilités éclatant entre :

La Triple-Alliance et la Double-Alliance ;
L'Angleterre-Japon et la France-Russie ;
L'Angleterre et les États-Unis d'Amérique ;
L'Angleterre et la Russie ;
L'Angleterre et la France ;
La Russie et le Japon ;
L'Italie et la Turquie ;
Le Chili et l'Argentine.

Cet ouvrage, des plus instructifs, montre combien nos puissants voisins suivent d'un œil attentif tout ce qui se passe dans le monde entier, et tout ce qui peut contribuer à faire progresser leur politique mondiale. A ce titre, le travail du capitaine Rudolf von Labrès mérite d'être lu et retenu.

Digitized by Google

# PUBLICATIONS DU SERVICE HYDROGRAPHIQUE

## SERVICE HYDROGRAPHIQUE.

### 1° CARTES NOUVELLES.

N° 5226. Archipel de Corée. Mouillages de l'île Quelpaert. M. de Pontevèze, enseigne de vaisseau (1901).

N° 5228. Ile Uvea et île Beautemps-Beaupré. M. Nicol, enseigne de vaisseau (1883). MM. Legrand et Fepoux, enseignes de vaisseau (1901).

### 2° CARTES CORRIGÉES.

N° 1863. Détroit de Torrès (2e feuille) (édition de juillet 1903).

N° 2473. Baie Mobile (golfe du Mexique) (édition de juin 1903).

N° 2711. Des îles Löfoten à Andö (édition de juillet 1903).

N° 2715. Du cap Nord à Tanafiord (édition de juillet 1903).

N° 2716. De Tanafiord au cap Mametzki (édition de juillet 1903).

N° 2749. Entre Maccio et le rio Tarini (Brésil) (édition de juin 1903).

N° 2823. Iles Scilly (édition de juillet 1903).

N° 3131. Skagerrack, de Jomfruland à Winga (édition de juin 1903).

N° 3803. Côte ouest de Sumatra (édition de juillet 1903).

N° 3842. Partie sud du Petit-Belt et l'île Fionie (édition de juillet 1903).

N° 4282. Rivière Muny (côte occidentale d'Afrique (édition de juillet 1903).

N° 4871. De Georgetown à Charleston (États Unis) (édition de juillet 1903).

N° 5102. Du cap Melville au cap Flattery (Australie) (édition d'août 1903).

N° 1004. Plan de la rade de Panama (édition de juillet 1903).

N° 2607. Ile Labouan (côte nord-ouest de Bornéo (édition de juin 1903).

N° 4934. Baie de San Pedro de Macoris (édition de juillet 1903).

Digitized by Google

# BULLETIN

DE LA

# MARINE MARCHANDE

**(Navigation commerciale
Pêches maritimes — Assistance aux gens de mer)**

## GRÈVE DE GRIMSBY

Dans le numéro d'octobre 1901 (page 454) du *Bulletin de la marine marchande* ont été exposées les causes de la grève de Grimsby qui, pendant de longs mois, a immobilisé la presque totalité des bateaux de pêche de ce port. Cette grève a trouvé sa conclusion dans la sentence arbitrale dont le compte rendu est donné ci-dessous.

Les différentes questions soumises au jugement de l'arbitre étaient les suivantes :

1° *Engagements.* — Décider où l'équipage devra désormais signer ses engagements et dans quelles conditions. (Il est entendu que cette question sera traitée en premier lieu.)

2° *Gages et poundage.* — Établir un tableau des salaires et de poundage pour chaque homme de l'équipage en dehors du patron et du second.

3° *Liberté pour les armateurs dans l'engagement de leurs équipages.* — Donner le droit aux armateurs d'engager leurs équipages à leur choix, que ce soit à une « Trade Union » ou non.

4° *Service des équipages.* — Régler le service des équipages à la mer et dans le port.

5° *Sauvetages.* — Déterminer les droits de chacun sur les objets sauvés.

6° *Durée d'engagement des équipages.* — Fixer la durée de l'em-

Digitized by Google

barquement pour chaque homme de l'équipage, en dehors du patron et du second, et le moment où doivent avoir lieu les règlements de compte avec les équipages.

7° *Divers.* — L'arbitre aura à traiter en outre de tous les autres points qui pourront lui être soumis avant les quarante-huit heures qui précéderont son entrée en séance.

Le Board of Trade, de son côté, a décidé :

1° D'installer à Grimsby un bureau pour permettre de signer les engagements et le débarquement, devant un officier du Board of Trade. Celui-ci s'assure que l'homme comprend bien ce qu'il signe;

2° D'établir un certificat de débarquement analogue à ceux employés dans les maisons de commerce;

3° D'autoriser l'officier du Board of Trade à exiger de chaque homme qui vient s'engager son certificat de débarquement;

4° De faire constater par l'officier devant lequel l'homme vient signer son débarquement que le poundage, quand l'homme y a droit, a été exactement calculé et, que de son côté, l'homme a exactement rempli son engagement;

5° D'exiger de chaque homme venant signer, la somme de 6 pence pour frais;

6° De recommander à l'officier de tenir deux listes : l'une, de tous les hommes qui lui ont été signalés comme n'ayant pas rejoint leurs bateaux à la date fixée; l'autre, de tous les hommes n'ayant pas produit de certificat de débarquement et de permettre à tous les intéressés de consulter ces deux listes.

Ensuite, l'arbitre a décidé ce qui suit :

I. — Les équipages signeront désormais leurs engagements et leurs débarquements à l'office du Board of Trade.

Les hommes signeront le « Statutary log book » en s'engageant ou en débarquant.

II. — *Engagements.* — Les conditions dans lesquelles les hommes signeront les engagements sont les suivantes :

*a*) Chaque homme de l'équipage doit s'entendre avec le patron lui-même (qu'il soit assisté ou non d'un agent de l'armateur). L'homme signera après le capitaine et en présence de ce dernier et d'un officier du Board of Trade.

Digitized by Google

*b*) Chaque homme doit, en signant son engagement, produire le certificat de débarquement de son précédent bateau.

*c*) Dans le cas où l'homme ne pourrait produire de certificat, il ne pourra être admis à contracter de nouvel engagement à moins de prouver qu'il n'a jamais embarqué ou qu'il a perdu son certificat.

*d*) L'homme doit payer la taxe du Board of Trade.

III. — *Débarquements.* — Les conditions dans lesquelles l'homme débarquera seront les suivantes :

*a*) Avant que l'homme ne débarque et au moment fixé pour le règlement des comptes, il lui sera rendu un compte exact faisant ressortir en détail le prix de vente du poisson et les déductions imputables aux équipages.

*b*) L'homme se délie de son engagement en présence d'un officier du Board of Trade, auquel l'armateur a préalablement fourni les comptes et s'il y a lieu, la valeur du poundage.

*c*) Les certificats de débarquement sont écrits par ou sous la direction d'un officier du Board of Trade.

*d*) L'homme qui demande un certificat de débarquement paye la taxe du Board of Trade (6 dollars).

IV. — *Salaires et poundage.* — Le taux des salaires et de poundage pour les hommes de l'équipage, en dehors du capitaine, du second et des hommes embarqués en supplément (c'est-à-dire tous les hommes en plus de dix), sera le suivant :

| Grades. | Salaire par semaine. | Poundage. |
|---|---|---|
| | dollars. | dollars. |
| Chef mécanicien | 34 | 3 1/2 |
| 2e mécanicien | 27 | 2 1/2 |
| Third hand | 20 | 2 1/2 |
| Matelot ordinaire<br>Cuisinier<br>Soutier | 18 | 1 1/2 |

V. — Les salaires et les poundages qui précèdent peuvent être soumis aux modifications suivantes :

*a*) Les poundages seront payables à tout homme servant *jusqu'au temps* fixé pour le règlement des comptes. Si l'homme quitte avant l'époque fixée, il ne reçoit pas de poundage, mais des suppléments hebdomadaires fixés comme il suit :

Digitized by Google

| Grades. | Paye supplémentaire hebdomadaire. | Salaire total par semaine. |
|---|---|---|
| | dollars. | dollars. |
| Chef mécanicien | 5 | 39 |
| 2e mécanicien | 4 | 31 |
| 3e marin | 4 | 24 |
| Matelot ordinaire<br>Cuisinier<br>Soutier | 2/6 | 20/6 |

*b*) Le poundage est calculé sur le prix de vente, déduction faite du prix des articles suivants :

1. Commission, 5 p. 100 pour la vente.
2. Escompte, 1 1/4 p. 100 aux acheteurs.
3. Charbon.
4. Glace.
5. Sel.
6. Paniers à glace.
7. Grandes avaries.
8. 1 dollar par caisse et par voyage.
9. Paniers pour débarquer le poisson : 2/6 par panier et par voyage et prix coûtant des paniers lorsqu'on est obligé de les remplacer.
10. Eau pour les chaudières.
11. Paraffine.
12. Carbure pour lampe à acétylène.
13. Mèches de lampe.
14. Huile pour machine.
15. Huile pour cylindre.
16. Huile de colza.
17. Térébenthine.
18. Éponges.
19. Suif.
20. Coton.
21. Savon.
22. Médicaments pour compléter le coffre.
23. Bouées lumineuses et bouées.
24. Remorquage.
25. Pilotes et hommes embarqués en supplément.
26. Travaux de déchargement.

Digitized by Google

27. Garde.
28. 13/6 par planche de chalut (otter trawl).
29. Réparations au chalut autres que celles qui peuvent être faites par l'équipage.
30. Blanchissage.
31. Transport du poisson.
32. Nettoyage des tubes : 6 shellings par voyage.
33. Droits de port.
34. Dans le cas des voyages d'Islande ou des Féroë : Les hommes embarqués en supplément.

*c*) La nourriture, y compris l'eau potable, est à la charge de l'armateur pendant tout le voyage, excepté pendant les journées passées dans le Dock. (Le Dock veut dire Grimsby seulement.)

*d*) L'armateur retient sur les gages de la première semaine : 5/ pour les mécaniciens et 3/ pour tous les autres. Cette somme reste entre ses mains à titre de caution et devient sa propriété si l'homme manque son bâtiment et revient au contraire à l'homme lorsque ce dernier débarque.

*e*) Lorsque des hommes auront servi pendant six mois sans interruption, il leur sera alloué une gratification de 5/ dans la dernière semaine.

*f*) Les tarifs ci-dessus entreront en vigueur à compter du 7 octobre 1901.

VI. — *Droits d'engagement.* — Les armateurs peuvent engager leurs hommes où ils veulent, qu'ils appartiennent ou non à une « Trade Union ».

VII. — *Devoirs des équipages.* — Les devoirs des équipages soit à la mer, soit dans le dock, sont réglés comme il suit :

### MÉCANICIENS A LA MER.

#### *Mécaniciens.*

1° Les mécaniciens doivent conduire leur machine à l'allure requise par le capitaine ;

2° Économiser le combustible le plus possible, tout en maintenant la pression à la tension voulue, et pour y arriver :

*a*) Rebrûler les escarbilles.

Digitized by Google

*b*) Chauffer d'une façon judicieuse et sans forcer.

*c*) Maintenir l'eau à un niveau fixe.

*d*) Boucher les fuites dans les coutures et les rivets en tamponnant si c'est possible.

*e*) Emploi judicieux de l'eau d'alimentation en la maintenant à la plus haute température, compatible avec le maintien d'un bon vide au condenseur.

*f*) Ne jamais employer le petit cheval pour envoyer de l'eau froide aux chaudières, à moins de nécessité absolue.

*g*) Veiller au bon entretien des feux.

*h*) Ne pas laisser échapper la vapeur inutilement.

3° Tenir les mouvements doux et frais avec le minimum de lubréfiant;

4° Veiller à la propreté des cales, vider l'eau avec les pompes de cale et l'éjecteur, ne pas laisser les escarbilles s'accumuler sur le parquet de chauffe;

5° Ne jamais laisser des chocs se produire aux portages quand il est possible d'y remédier en enlevant une cale;

6° Faire tous les ajustages et petites réparations;

7° Veiller les treuils et machines manœuvrés par les hommes de pont, graisser et faire tout son possible pour les maintenir toujours en bon état de fonctionnement;

8° User de toutes les ressources de leur intelligence et de leur savoir-faire pour réparer toutes les avaries majeures de la machine ou du bâtiment, afin de lui permettre de continuer son voyage ou de revenir au port sans assistance;

9° Économiser le plus possible toutes les matières consommables;

*Dans le port :*

1. Nettoyer la machine à l'arrivée.
2. Informer le directeur de toutes les réparations à faire et de tout ce qui peut avoir intérêt à être signalé.
3. Reprendre les portages et les presse-étoupes.
4. Refaire les joints nécessaires.
5. Visiter les soupapes des pompes de cale et d'alimentation.
6. Visiter les soupapes des pompes à air, de circulation et du petit cheval.

Digitized by Google

7. Maintenir tous les robinets, peel-valves, salinomètres prêts à manœuvrer.
8. Visiter la soupape de sûreté.
9. Graisser partout avant le départ.

TROISIÈME MAIN (1er MATELOT).

A la mer et dans le port.

*1er matelot.* — Il obéit à tous les ordres du patron et fait son possible pour assurer le succès du voyage. Il est responsable du lavage du poisson et de sa mise en cale. Il travaille avec les hommes embarqués en supplément lorsque cela lui est ordonné par le patron.

MATELOTS DE PONT.

*Matelots de pont.* — Ils obéissent à tous les ordres du patron et font tout leur possible pour assurer le succès du voyage. Ils lavent le poisson et le mettent en cale; ils vident les escarbilles. Ils travaillent avec les supplémentaires lorsque cela leur est ordonné par le patron.

Dans les voyages d'Islande et des Feroë, ils prêtent assistance aux mécaniciens, lorsque le patron leur en donne l'ordre.

SOUTIERS EN MER ET EN RADE.

*Soutiers.* — Ils se conforment aux exigences de leur service actuel (excepté en ce qui concerne les lampes), et concourent à vider les escarbilles, suivant les indications du patron.

CUISINIER A LA MER.

*Cuisinier.* — Il se conforme aux exigences de son service actuel, entretient les lampes et concourt au service du pont quand cela lui est ordonné.

CUISINIER DANS LE PORT.

Il est chargé du ravitaillement en vivres et huile de lampe.

EXTRA HANDS.

*Matelots supplémentaires.* — Ils continuent leur service actuel.

DIVERS.

*a*) Si des discussions s'élèvent au sujet des services, l'avis du patron prévaut.

Digitized by Google

*b*) Pour ce qui précède, l'expression à la mer se rapporte, autant que les circonstances le permettent, à tous les ports autres que Grimsby et l'expression en rade se rapporte uniquement au port de Grimsby.

VIII. — *Sauvetages.* — Les seules déductions à faire en cas de sauvetage seront les frais occasionnés par le jugement.

IX. — Le pour cent qui revient à l'équipage, déduction faite des frais, sera de 16 p. 100 répartis ainsi qu'il suit :

4 1/2 p. 100 au chef mécanicien ;
2 3/4 p. 100 aux deux mécaniciens ;
2 3/4 p. 100 au third hand ;
6 p. 100 répartis entre tous les hommes y compris les supplémentaires. Le cuisinier et le soutier ne touchent que la moitié de ce qui revient aux autres.

X. — Dans le cas de discussion au sujet de sauvetage, les décisions du Chief officer du Board of Trade à Grimsby sont définitives et sans appel.

XI. — *Périodes d'embarquement.* — Les périodes d'engagement commencent du jour de l'engagement et finissent le 30 juin ou le 31 décembre suivant, ou au jour du débarquement du poisson, lors de l'arrivée du bateau au port après cette date.

XII. — *Règlements de comptes.* — Sur tous les bateaux un règlement de comptes est fait à l'expiration de chaque période d'engagement. D'autres règlements de comptes auront lieu quand ce sera possible :

1° Dans le cas des voyages d'Islande, après chaque deuxième voyage ;

2° Après chaque troisième voyage pour tous les autres cas.

XIII. — Il est entendu que l'armateur a toujours le droit de débarquer un homme et que l'homme a toujours le droit de débarquer à condition de prévenir vingt-quatre heures à l'avance.

Signé : Edward Fry.

Traduit par M. l'enseigne de vaisseau Stotz.

---

*Le Gérant :* R. Chapelot.

---

Paris. — Imprimerie R. Chapelot et Cᵉ, rue Christine, 2.

Digitized by Google

# LE CONTRÔLE

DE

# L'ADMINISTRATION DE LA MARINE

## DEVANT L'OPINION PUBLIQUE

## ET DEVANT LE PARLEMENT.

MÉMOIRES ET DOCUMENTS RÉUNIS ET ANNOTÉS

PAR C. CHÂTELAIN, CONTRÔLEUR GÉNÉRAL DE LA MARINE.

## TROISIÈME PARTIE

(*Suite*).

## LE CONTRÔLE DE L'ADMINISTRATION DE LA MARINE DEVANT LE SÉNAT

### Résumé de la discussion.

La discussion au Sénat de la loi sur le contrôle de l'administration de la marine n'a donné lieu à aucun incident remarquable. Elle s'est prolongée, il est vrai, pendant les trois séances des 13, 17 et 18 février 1902; mais, dès la première, on pouvait s'apercevoir que le siège du Sénat était fait. La commission de la marine et le Gouvernement d'accord sur tous les points demandaient l'un et l'autre au Sénat de voter le texte de la loi tel qu'il était sorti des



Digitized by Google

délibérations de la Chambre des députés. Ce texte, on le sait, établit dans les arrondissements maritimes un service de contrôle permanent ne relevant que du ministre, il institue, en même temps, un service de missions mobiles qui suppléera le contrôle permanent dans des cas déterminés et une direction du contrôle chargée à la fois de surveiller la marche de l'administration centrale à Paris et de centraliser le travail du contrôle permanent des ports et du service des missions. Le Sénat, après la Chambre, a complètement accepté ce système. Les motifs qui le justifient avaient été merveilleusement exposés par M. le sénateur Combes dans le travail préparé par lui au nom de la commission de la marine. Ce travail datera dans l'histoire de l'administration maritime : il rejette complètement dans l'ombre tous les écrits antérieurs sur la question du contrôle : seuls, dans l'avenir, les collectionneurs et les antiquaires seront excusables de remonter plus haut.

La loi n'a été combattue à la tribune du Sénat que par quatre adversaires : M. Delobeau, sénateur du Finistère, M. Cabart-Danneville, sénateur de la Manche, et, enfin, MM. les vice-amiraux de la Jaille et Cavelier de Cuverville. Ces deux derniers avaient élaboré un contre-projet, aux termes duquel le contrôle permanent des arrondissements maritimes devait être subordonné au préfet et confié au commissariat de la marine, sous la surveillance intermittente d'un contrôle supérieur mobile aux ordres du ministre et exercé par le corps de l'Inspection.

La critique de ce contre-projet avait été faite, de main de maître, par M. Combes, dans son rapport. Les amiraux n'ont, au cours de la discussion orale, apporté aucun argument nouveau à l'appui de leur système, et M. Combes, pour leur répondre, n'a eu qu'à répéter sommairement les excellentes choses qu'il avait écrites. Uniquement préoccupé, d'ailleurs, d'obtenir le vote de la loi, M. Combes ne s'est pas arrêté à certaines objections que son expérience parlementaire lui indiquait comme devant être sans effet sur le Sénat, soit qu'elles ne fussent nullement probantes, soit qu'elles consistassent en personnalités pures, ce qui est un genre peu goûté de la haute assemblée.

Le succès obtenu prouve que l'honorable sénateur a eu raison de passer ces objections sous silence. Mais il est probable qu'elles seront longtemps encore reproduites dans les polémiques des jour-

Digitized by Google

naux maritimes et, pour ce motif, il ne sera peut-être pas inutile d'y consacrer ici un court examen.

La plus importante de ces objections consistait à dire que le régime de contrôle institué par la loi nouvelle enlevait au préfet maritime, responsable de l'administration de l'arsenal, le seul organe d'information et de surveillance qu'il ait toujours eu à sa disposition et qui n'était autre que le service du commissariat, participant obligé de toutes les opérations administratives. Il a été répondu à cette objection que la responsabilité des préfets maritimes était une responsabilité d'ordre général, ne s'appliquant que d'une façon tout exceptionnelle aux détails de l'administration journalière et que, par suite, l'existence d'un organe spécial n'était pas nécessaire pour défendre cette responsabilité. On aurait pu facilement ajouter que la loi nouvelle ne contenait pas un mot relatif aux attributions du commissariat de la marine et, par suite, ne pouvait être incriminée d'amoindrir les attributions de ce corps. Cet amoindrissement résulte de décrets, les uns antérieurs, les autres postérieurs au dépôt du projet qui est devenu la loi nouvelle. Si ces décrets ont été rendus, ce n'est donc point par une conséquence de ladite loi : tous les principes que celle-ci consacre sont des principes vieux de plus d'un siècle et la surveillance administrative du commissariat sur les services dépensiers a longtemps existé concurremment avec eux.

La suppression de cette surveillance ne tient nullement à son incompatibilité avec la permanence, dans les ports de guerre, d'un contrôle fonctionnant pour le compte du ministre. Elle tient à la complication que le rouage supprimé mettait dans l'administration des arsenaux, sans que cette complication fût compensée par aucun avantage. C'est, du reste, une idée fort discutable de soutenir que ladite surveillance eut pour but de sauvegarder la responsabilité du préfet. Elle avait beaucoup plutôt pour but de sauvegarder la responsabilité du commissaire général, liquidateur et ordonnateur des dépenses de tous les services en même temps que centralisateur de la comptabilité de l'arsenal. Elle devait donc disparaître du jour où la répartition des attributions administratives était faite autrement entre les chefs des différents services. Mais, dans cette répartition, il n'a été nullement touché aux attributions du préfet maritime et on ne voit pas comment MM. de la Jaille et de Cuverville peuvent,

Digitized by Google

avec quelque apparence de raison, prétendre que la responsabilité du préfet est plus exposée aujourd'hui qu'elle ne l'était avant.

Le Sénat n'a pas cru que cette prétention fût sérieuse : il a très bien senti en revanche que la responsabilité du ministre de la marine était engagée au premier chef par la marche de l'administration dans les arsenaux et que, par suite, le contrôle de cette administration devait être, avant tout, un contrôle ministériel. Les adversaires de la loi n'auraient pu gagner leur cause qu'en démontrant qu'il était inutile pour le ministre de savoir comment l'argent des contribuables est employé dans les ports de guerre. Cette démonstration n'a même pas été tentée et on a préféré, par une diversion habile, discourir sur l'organisation du contrôle au Département de la guerre, au Département des colonies et au Département des finances. Tandis donc que M. le vice-amiral de Cuverville déclarait avec emphase que « l'inspection des finances était la « première inspection du monde », M. le sénateur Cabart-Danneville éprouvait le besoin de venir à la rescousse et exposait doctement ce qui suit : « Comment est organisée, à l'heure actuelle, « l'inspection des finances ? Il y a, en tête, les inspecteurs géné- « raux, puis, dans les services financiers, si vous prenez, par « exemple, les contributions directes, vous avez le directeur, ayant « sous ses ordres des inspecteurs qui prennent son attache, qui « agissent suivant ses ordres et qui lui permettent d'avoir tous les « détails concernant sa direction. Dans les contributions indirectes, « vous retrouvez la même organisation. Pour les douanes, il en « est de même. Pour l'enregistrement, les inspecteurs et les sous- « inspecteurs sont dans la main de la direction. Or, le projet « de MM. les amiraux de la Jaille et de Cuverville est identique- « ment calqué sur l'organisation financière. » Ces considérations ne paraissent pas avoir produit une grande impression sur le Sénat. La haute assemblée n'a pas aperçu l'analogie qui, suivant M. Cabart-Danneville, existe entre la perception des cotes mobilières, des droits de timbre ou des droits de douane et la construction d'un cuirassé, d'un torpilleur ou d'un sous-marin. Elle n'a pas été convaincue non plus qu'entre une préfecture maritime et une direction des contributions directes, la ressemblance fut des plus frappantes. Son scepticisme à cet égard n'a rien qui surprenne.

Digitized by Google

Si l'on fait abstraction des attributions militaires du préfet maritime, la seule fonction civile qui puisse, sans trop de fantaisie, être comparée à la sienne, c'est celle des préfets de département. Un arrêt du Conseil d'État du 23 avril 1840, dit formellement des préfets maritimes que ce sont de véritables préfets, spécialement détachés à la gestion des affaires maritimes dans les parties du littoral où ces affaires atteignent une importance trop considérable pour qu'elles puissent être confiées aux préfets ordinaires. Et l'on enseigne, du reste, dans les écoles d'administration, que « les « préfets maritimes, non seulement portent une dénomination « semblable à celle des fonctionnaires préposés aux circonscrip- « tions départementales, mais encore exercent des attribu- « tions analogues et parallèles sur un territoire où les premiers « sont sans autorité. » Voilà ce que MM. de Cuverville et de la Jaille auraient bien dû savoir et, le sachant, ils n'auraient pas été tentés d'aller chercher dans les directions départementales des administrations financières un modèle de contrôle qui n'a pas plus le caractère préfectoral qu'il n'a le caractère ministériel. Peut-être aussi M. de Cuverville aurait-il évité par là de tomber dans de bizarres contradictions. N'est-il pas contradictoire, en effet, d'exalter outre mesure la responsabilité des préfets maritimes, et de soutenir, en même temps, que, loin de pouvoir tout se permettre dans l'étendue de son arrondissement maritime, le préfet n'est guère autre chose qu'un intermédiaire entre le chef du Département et les chefs de service ? Un intermédiaire ! M. l'inspecteur en chef Prigent avait dit jadis : un transmetteur d'ordres ! et plusieurs amiraux avaient trouvé, paraît-il, l'expression osée. M. de Cuverville la reprend à son compte ; mais elle n'en devient pas plus conforme aux faits pour cela et, en tout cas, elle permet de faire remarquer à l'amiral que, pour remplir une fonction de simple intermédiaire, il n'est nullement indispensable d'avoir une armée de surveillants ou de contrôleurs à sa disposition.

Un autre grief de l'amiral de Cuverville contre la loi est que le projet n'en aurait été communiqué ni au comité des inspecteurs généraux, ni au conseil supérieur de la marine, ni au chef d'état-major général. Ce grief de pure forme perd beaucoup de son importance si l'on veut bien considérer que le contrôle étant destiné surtout à garantir la responsabilité du ministre, personne ne saurait

Digitized by Google

être plus compétent que le ministre lui-même pour l'organisation d'un tel rouage. Le comité des inspecteurs généraux, le conseil supérieur de la marine et le chef d'état-major général sont fort qualifiés, sans doute, pour émettre des avis sur des questions d'ordre militaire ; mais l'institution du contrôle ne dépend pas avec évidence de cet ordre de questions et on comprend très bien que le ministre n'ait pas songé à provoquer un avis qui ne lui aurait probablement apporté que peu de lumière et qui, en tout cas, n'était nullement obligatoire pour lui.

L'amiral de la Jaille a contesté de son côté qu'il fût réellement nécessaire de prévoir dans les cadres deux contrôleurs généraux de 1re classe. Il faut cependant reconnaître que la présence d'un contrôleur général de 1re classe à la direction du contrôle et celle d'un haut fonctionnaire de même grade au service des missions seront parfaitement justifiées et par la mission coordinatrice qui incombera au premier pour tout le service du contrôle et par la fonction de police que le second pourra être appelé à exercer sur les contrôleurs résidents des ports dont la vigilance sera ainsi mieux tenue en éveil.

Nous ne nous arrêtons pas aux réflexions que M. Delobeau, sénateur du Finistère, a présentées sur l'augmentation de dépenses que doit entraîner l'application de la loi nouvelle. Il a chiffré cette augmentation à 130 et quelques mille francs, alors que M. le rapporteur Combes ne l'évaluait de son côté qu'à 50,000 francs. C'est M. Combes qui avait raison et, du reste, M. Delobeau n'a pas contesté ce dernier chiffre, quand il a été produit à la tribune. Tout porte à croire que l'honorable maire de Brest n'attachait lui-même qu'une importance médiocre à ses observations. Il est évident, en effet, que, pour une meilleure organisation du contrôle de l'administration de la marine, chicaner sur quelques dizaines de milliers de francs, c'est singulièrement comprendre la portée économique de la réforme qui est en cause. Le Sénat ne pouvait prendre au sérieux de pareils arguments.

Et maintenant, la loi est votée. Il s'agit de passer à son application. Cette loi donne au futur contrôle de la marine l'appui dont il avait besoin à l'extérieur. Les entraves que les services contrôlés mettaient au fonctionnement de l'ancienne inspection permanente sont désormais brisées. Espérons que le nouveau corps saura com-

Digitized by Google

prendre les devoirs que cette situation lui impose. C'est d'une loi de la République qu'il tiendra sa mission. A lui de savoir mériter la confiance que le Parlement lui a témoignée!

Puisse-t-il ne pas perdre de vue que la liberté et l'indépendance sont les principes de son institution! Qu'il se défende des réglementations exagérées! Affranchi de toute subordination envers le commandement, qu'il se garde de se forger des chaînes de sa propre main et de se mettre lui-même au maillot!

---

# CONSIDÉRATIONS DIVERSES

## à propos de la loi votée portant organisation du Contrôle de l'Administration de la marine.

---

*Importance de la question du contrôle.*

Les polémiques parfois très vives, auxquelles a donné lieu la question du contrôle administratif dans la marine ont perdu de leur intérêt pratique, puisque les Chambres ont voté la loi organique de ce contrôle. Il n'est pas inutile cependant, ne fût-ce que pour montrer dans quel esprit cette loi a été votée, d'analyser les discours qui ont été prononcés à cette occasion, dans les séances des 13, 17 et 18 février 1902, au Sénat, et d'en dégager la philosophie.

Les débats ont pris une ampleur qui prouve, mieux que tous les raisonnements, l'importance des principes mis en discussion et les graves conséquences que chacun leur attribuait. Les fonctionnaires du contrôle ne peuvent qu'être reconnaissants à tous ceux, amis ou adversaires, qui ont ainsi démontré la puérilité des attitudes dédaigneuses qu'avaient cru devoir adopter, à l'égard de l'inspection de la marine, certains de ses détracteurs. Il est bien loin le temps où un préfet maritime, aveuglé par la passion, et mal conseillé sans doute, présentait à la commission extraparlementaire, comme un élément négligeable le service du contrôle! Quel chemin parcouru

Digitized by Google

depuis huit ans ! Au cours des débats du mois de février 1902, nul orateur ne s'est avisé de recourir à d'aussi piètres arguments. Ce qui s'est fait jour, en revanche, ce qui a inspiré les oppositions les plus vives, c'est l'appréhension manifeste de voir porter atteinte aux droits du commandement dans la personne des préfets maritimes. Des autres critiques dirigées contre le projet de loi nous avons peu de choses à retenir, car tout a été dit ou écrit sur ce sujet; mais il nous faudra insister sur la situation que la loi a entendu consacrer du fait de l'organisation d'un contrôle résident et indépendant au chef-lieu de chaque préfecture maritime.

*Mise en discussion de la loi sur le contrôle.*

Tous ceux qui professent que l'autorité militaire est indivisible et que dans toutes ses manifestations elle doit échapper à la critique et aux observations se berçaient de l'espoir que le projet de loi voté en juillet 1900 par la Chambre des députés ne viendrait pas en discussion devant le Sénat avant la fin de la session.

La désignation de M. Combes en qualité de rapporteur, les discussions intervenues au sein de la commission de la marine et le dépôt très rapide du remarquable rapport de M. Combes dissipèrent brusquement les illusions que dix-huit mois d'attente avaient singulièrement entretenues.

*L'opposition se manifeste.*

Les adversaires du contrôle multiplièrent alors tous les moyens de défense pour barrer la route au projet de loi.

Dès que le président du Sénat l'eût mis en délibération, M. l'amiral de Cuverville demanda la parole contre l'urgence. Sans cette intervention, l'urgence était acquise, puisque la Chambre des députés l'avait déclarée et qu'elle était demandée par la commission de la marine, d'accord avec le Gouvernement.

*Demande de renvoi à la commission des finances.*

En même temps, M. Delobeau, sénateur du Finistère, soulevait une question préjudicielle. Le vote de la loi sur le contrôle de la marine devant, disait-il, entraîner une augmentation de dépenses,

Digitized by Google

le renvoi du projet à la commission des finances s'imposait préalablement à toute discussion.

Ce renvoi, étant donnée la date des débats, équivalait à l'enterrement du projet et il était surprenant de voir formuler inopinément et à la dernière heure semblable proposition par M. Delobeau qui, depuis plusieurs mois, collaborait à l'étude de la question.

M. Combes fit très habilement ressortir ce point de vue qui donnait bien à la proposition de renvoi un caractère de procédé dilatoire ; il fit ensuite observer qu'on se trouvait en face d'une dépense intégralement déterminée et dont le Sénat pouvait aisément apprécier l'importance autant que l'opportunité.

Étant donnés les termes de l'article 22 du règlement, la demande de M. Delobeau présentait un côté spécieux, susceptible d'embarrasser le Sénat. Le ministre intervenant fit observer qu'en votant la loi on ne votait pas par là même les crédits nécessaires à son application, qu'il faudrait ensuite demander des crédits à la Chambre et que le Sénat pouvait, par conséquent, se dispenser du renvoi à la commission des finances.

M. Cabart-Danneville s'employa de son mieux à embrouiller la question, en signalant que le ministre des finances n'avait pas contresigné le projet, mais il manqua son but et fournit involontairement un argument de plus à M. Combes, lequel montra dans cette absence de signature la preuve péremptoire qu'il n'y avait pas imputation de crédits par le seul fait du vote du projet.

*Cette demande est rejetée.*

Il fallut, pour sortir de l'imbroglio, mettre aux voix la demande de renvoi à la commission des finances ; elle fut rejetée par 133 voix contre 122, après scrutin public et pointage [1].

La première ligne de fortifications dressée par les adversaires du contrôle permanent se trouvait renversée, mais le projet l'avait échappé belle.

*L'amiral de Cuverville contre l'urgence.*

La parole est à M. de Cuverville contre l'urgence ; c'est par cette

[1] Le vote de l'urgence, s'il avait eu lieu avant tout débat, aurait fait écarter cette discussion oiseuse, sans intérêt, et, comme on l'a dit, purement dilatoire.

Digitized by Google

formule sacramentelle que s'ouvrit la deuxième phase de la lutte.

Le projet de loi, dit l'amiral de Cuverville, est l'œuvre de M. Lockroy mise au point par la direction du contrôle, sans avis des hauts conseils de la marine; il est contraire aux conclusions formulées par la commission de la Jaille et la commission extraparlementaire dont M. Bouchard a dirigé les travaux avec tant de distinction. Ici, sous prétexte de panser les blessures que lui avaient causées les mordantes critiques de M. Combes, l'amiral couvre M. Bouchard de fleurs. Trop de fleurs, pourrait-on dire, car s'il est avéré que M. Bouchard donne l'exemple de toutes les vertus publiques et privées, il eût été excessif, cependant, de vanter son impartialité au cours de l'enquête. Très prudemment, M. de Cuverville n'insiste pas sur ce point particulier.

Après cette digression en faveur de l'athlète du commissariat et du commandement, l'amiral soutient que le contrôle administratif ne devrait être organisé qu'après l'organisation de toute l'administration maritime.

Assertion bien étrange, puisque le ministre au nom duquel le contrôle doit remplir sa mission aura toujours besoin de ce représentant de la loi dans l'arsenal quelle que puisse être l'organisation adoptée.

L'orateur, emporté par l'ardeur de ses convictions, aborde le fond du sujet. D'après lui, le vote du projet venant après le décret qui a donné aux directions leur autonomie administrative privait le préfet maritime de tout moyen de surveillance relativement à l'emploi de *ses* dotations budgétaires.

Qu'il soit permis de souligner l'adjectif possessif employé par l'amiral. Ce n'est rien, en apparence, ce petit mot, et c'est pourtant quelque chose de très caractéristique : on y discerne l'expression involontaire de cet esprit absolu, de cette exagération du moi qui, chez les officiers généraux de la marine a, trop souvent, gâté d'incontestables mérites. De même qu'il disait jadis mon état-major, mon équipage, mon bâtiment, mon escadre, mon arrondissement, l'ancien commandant en chef attribue au préfet maritime la possession des dotations budgétaires. Il oublie, sur ce point, la réglementation qui, très sagement, a confié au préfet maritime un rôle de direction supérieure sans le charger des détails et de la gestion des crédits.

Digitized by Google

M. de Cuverville rejette encore l'urgence parce qu'il veut un débat approfondi.

*M. Combes demande l'urgence.*

M. Combes riposte avec raison que dans le projet sur l'organisation du contrôle, il y a peu de matières sujettes à controverse; tout se résume en une grande question à trancher, à savoir : le principe même du contrôle permanent et cette question, il suffira d'une délibération pour la résoudre. Dans le contre-projet déposé par MM. de Cuverville, de la Jaille, Cabart-Danneville, etc., il en est de même : il y a une idée fondamentale sur laquelle tout repose, celle de savoir si le préfet maritime ne sera pas assujetti à un contrôle résidant au port chef-lieu et ne relevant que du ministre. Entre l'idée du projet et celle du contre-projet, le Sénat n'aura qu'à choisir. On se trouve, au surplus, en face d'un texte déposé, il y a trois ans, à la Chambre, voté par elle il y a dix-huit mois déjà et qui, depuis six mois, est soumis à l'examen de la commission de la marine, la question est donc bien connue et ce n'est pas un vote de surprise qu'on demande en ce moment.

*L'urgence est déclarée.*

Après ce discours qui dissipe toute équivoque, le Sénat, sur la demande de la commission et du Gouvernement, prononce l'urgence de la discussion; les escarmouches ont pris fin, le corps à corps décisif commence.

*Discussion générale. — M. Combes, rapporteur, établit la nécessité d'une forte organisation du contrôle.*

Interrompu le 13 février, l'examen du projet de loi sur l'organisation du contrôle de la marine reprit le 17 du même mois, par un discours de M. Combes, qui ouvrit la discussion générale en précisant, avec une merveilleuse netteté, la nature et la portée des principes contenus dans le texte présenté au Sénat par la commission et le Gouvernement.

Nécessité de fortifier par une disposition législative la situation du contrôle sans cesse menacé dans son existence; définition précise de la mission du contrôle là où s'accomplissent des actes administratifs pouvant engager la responsabilité ministérielle; nécessité

Digitized by Google

d'un service central complété par un service de missions et d'études au ministère de la marine ; nécessité non moins impérieuse d'un contrôle permanent dans les ports.

Tous ces points furent établis par le rapporteur dans un langage éloquent et sobre, avec une grande hauteur de vues et une remarquable propriété d'expressions. M. Combes mit le Sénat en garde contre l'inanité de cette fiction décorée du nom de surveillance administrative et grâce à laquelle le commissariat a pu, durant un demi-siècle, entraver la marche des services sans aucun profit pour le Trésor ni pour la marine. L'autonomie administrative accordée aux directions des arsenaux a d'ailleurs fait disparaître cette tutelle ; il importe de ne pas la restaurer sous le nom de contrôle du préfet ; ce serait faire à ce dernier une situation privilégiée vis-à-vis du ministre, puisque le chef du Département, le véritable responsable, moins heureux que son subordonné, serait moins garanti et moins renseigné que lui. Le préfet maritime doit, comme tout le monde, obéir à la loi, et ce n'est pas faire échec au commandement que de placer dans chaque arrondissement un représentant du ministre chargé de veiller à l'observation de la règle et de signaler au besoin les manquements.

Le rapporteur expliqua, en peu de mots, pourquoi le contrôle de la guerre et celui des colonies ne peuvent être que mobiles en raison de la dispersion et de la multiplicité des centres administratifs ; pourquoi le contrôle des inspecteurs des finances est mobile parce qu'il s'applique plus aux caisses et aux comptabilités qu'aux actes d'administration. Il montra que dans la marine qui concentre sur un petit nombre de points tous ses moyens d'action, il fallait au contraire un contrôle permanent.

M. Combes conclut par un chaleureux appel en faveur des contribuables qui ont besoin, en face des charges sans cesse grandissantes, de savoir qu'on fait un judicieux emploi des produits de l'impôt.

*M. de Cuverville combat le projet qui menacerait l'autorité des préfets.*

La réponse de M. de Cuverville n'est qu'un long plaidoyer en faveur de l'omnipotence des préfets maritimes. L'honorable amiral ne semble pas admettre qu'un préfet maritime puisse obtenir des

Digitized by Google

directeurs eux-mêmes, ses subordonnés, tous les renseignements nécessaires à la bonne marche du service, il a une confiance plus grande dans un intermédiaire. Il oppose le contrôle du préfet à celui du ministre. Sans en avoir conscience, il laisse percer le souci de constituer chaque arrondissement en un fief indépendant où un amiral (nécessairement vertueux et impeccable) pourrait, sans craindre les rappels au règlement et les avertissements malencontreux, disposer à son gré des hommes et des choses. Il montre la responsabilité du préfet maritime engagée dans la défense de son arsenal et insiste sur ce point comme si le contrôle de l'administration avait à s'immiscer dans les attributions de cette nature. M. de Cuverville en veut au contrôle parce que des articles de journaux ont attaqué son administration à Cherbourg, il lui en veut parce que les inspecteurs n'ont pas admis l'ingérence du préfet maritime dans la direction à donner à leur fonction propre; pour l'amiral, quiconque signale au ministre les erreurs ou les fautes d'un préfet maritime fait de la délation; un si haut personnage doit avoir un contrôle dont il dispose à son gré, sauf au ministre à faire surveiller ce contrôle par un contrôle supérieur mobile.

Il fut évident pour les esprits les moins prévenus que M. de Cuverville se préoccupait principalement de sauvegarder la suprématie absolue du pouvoir militaire dans les arsenaux; il semblait, à l'entendre, que la marine en général et les arsenaux en particulier ne fussent faits que pour le préfet maritime.

Le Sénat, par 202 voix contre 44, décida qu'il passerait à la discussion des articles.

*Discussion des articles.*

Cette discussion s'ouvrit immédiatement; elle occupa la fin de la séance du 17 février et toute celle du 18.

MM. de Cuverville et de la Jaille, secondés par M. Cabart-Danneville, disputèrent le terrain pied à pied; ils cherchèrent, à propos de chacune des dispositions de la loi, le point faible qui permît de renvoyer le projet à la Chambre où à la commission; nous ne suivrons pas le détail de cette lutte dans laquelle chacun des partis en présence mit une égale énergie.

Déjà M. de Cuverville, apostrophant le directeur du contrôle, commissaire du Gouvernement, l'avait désigné comme un coupable,

Digitized by Google

parce que M. Châtelain avait signalé à la Chambre la recrudescence de désordres et de vols qui coïncida, entre 1835 et 1844, avec la suppression du contrôle permanent.

La réponse très nette du commissaire du Gouvernement mit fin à l'incident.

A son tour, M. de la Jaille fit un crime à M. Châtelain d'avoir inspiré le projet de loi, comme aussi d'avoir provoqué certaine dépêche ministérielle, qui le rappelait jadis à l'ordre, lui préfet maritime, pour s'être immiscé dans le fonctionnement du contrôle.

Ces personnalités furent-elles du goût du Sénat? Nous ne le pensons pas; en tout cas, le ministre revendiqua hautement la responsabilité du projet de loi et de la dépêche en question.

*Vote de la loi.*

Le contre-projet de l'amiral de Cuverville, de l'amiral de la Jaille et de plusieurs de leurs collègues tendant à instituer dans les ports un contrôle subordonné aux préfets et complété par un contrôle supérieur mobile ne relevant que du ministre fût écarté par 204 voix contre 42. Tous les amendements successivement présentés eurent le même sort, et, après que le ministre eût promis d'apporter des tempéraments à l'application des nouvelles limites d'âge, l'ensemble du projet de loi fut voté par 206 voix contre 49.

*Le vote de la loi garantit l'intérêt administratif contre l'omnipotence du pouvoir militaire.*

Après avoir ainsi résumé sommairement les débats, nous voudrions en dégager les idées maîtresses, mettre en pleine lumière la pensée du législateur et celles des adversaires du projet. Quelques passages des discours fixeront vite les esprits à cet égard.

Dans l'exposé des motifs de son contre-projet, l'amiral de Cuverville avait signalé comme particulièrement *fâcheuse* l'indépendance des contrôleurs résidents vis-à-vis du préfet maritime. Dans ses nombreux discours au Sénat, la même préoccupation s'affirme à chaque instant.

« Comment voulez-vous que si une fois, deux fois, trois fois le « contrôle permanent met le préfet en échec sur une question liti- « gieuse, comment voulez-vous, dis-je, que celui-ci conserve vis-à-

Digitized by Google

« vis de ses subordonnés, le prestige nécessaire à l'exercice de son « autorité ? » (Séance du 18 février 1902, page 228 du *Journal officiel* du 19).

Et un peu plus loin : « Le projet ministériel respire un esprit « antimilitariste qui ne me surprend pas à l'heure actuelle et je ne « le considère pas comme viable. »

Enfin : « Je demande au Sénat de ne pas consacrer par son vote « l'esprit de défiance et de suspicion jeté sur les préfets mari- « times. »

Ces quelques extraits auxquels il serait facile d'en ajouter d'autres démontrent surabondamment que la question posée devant le Parlement et résolue par lui est celle des rapports du pouvoir civil représenté par le ministre et ses délégués avec le pouvoir militaire représenté par les amiraux, c'est un aspect nouveau de la lutte traditionnelle de la plume et de l'épée.

Le Sénat a voulu, comme la Chambre, confirmer ce que M. Combes avait dit avec tant de force : « Il n'est en République qu'une auto- « rité souveraine, la loi. Les plumes blanches du préfet maritime, « comme celle du général commandant un corps d'armée, sont « tenues de s'incliner devant elle. »

. . . . . .

« Les gouvernements les plus despotiques..... ont été les plus « résolus à vouloir l'indépendance de l'inspection. »

Le ministre, M. de Lanessan, intervenant à son tour pour combattre le contre-projet qui subordonnait au préfet maritime le contrôle résident des arsenaux, s'exprimait en ces termes : « On veut « donner aux préfets maritimes une autorité que jamais personne « ne leur a concédée, ni Colbert sous Louis XIV, ni le premier « Empire, ni la Monarchie absolue, ni la Monarchie de Juillet, ni le « second Empire. »

*Histoire des organisations successives de nos arsenaux.*

Nous voudrions commenter brièvement les assertions contenues dans ces divers extraits des discours relatifs à l'organisation du contrôle de l'administration de la marine et montrer, à la lumière de l'histoire, que les corps militaires ont constamment tendu à la suprématie dans toutes les parties du service. On verra combien il

Digitized by Google

importe, pour assurer le bon fonctionnement de l'établissement naval, de garantir une part d'influence aux représentants des intérêts administratifs et financiers de l'État.

*Organisation sous Louis XIII.*

Du jour où le pouvoir royal se décida à organiser une marine de guerre permanente, que les progrès de l'artillerie différenciaient de plus en plus de la marine du commerce, il abolit les privilèges de l'amirauté et concentra dans un petit nombre de ports, les moyens d'action nécessaires à la constitution de la flotte. Le règlement du 29 mars 1631 sur la marine du Ponant groupa les vaisseaux à Brouage, Brest et le Havre et mit, dans chacun de ces ports, un chef d'escadre commandant à la mer, un commissaire général chargé de diriger toute l'administration et secondé par un capitaine de port.

*Organisation des arsenaux d'après les idées de Colbert.*

Lorsque Colbert eût décidé Louis XIV à marcher dans la voie tracée par Richelieu et Mazarin, il s'inspira de principes analogues à ceux qui avaient guidé les rédacteurs du règlement de 1631 : il maintint une distinction très nette entre la flotte armée et le service de l'usine navale et il est intéressant de constater qu'après des fortunes diverses l'organisation contemporaine de la marine tend, peu à peu, à revenir à cette division du service avec les tempéraments que comportent les conditions actuelles. Les fondateurs de la marine, avec cette claire notion des choses qui est la caractéristique du véritable génie, du premier coup, avaient vu juste.

*Unité dans la direction de l'arsenal,*
*mais pas d'ingérence des officiers militaires dans cette direction.*

L'ordonnance du 5 avril 1689, œuvre de Colbert et de son cousin Colbert de Terron, intendant à Rochefort et à laquelle d'Estrées, Tourville, Château-Renault avaient collaboré, ne parut que sous le ministère de Seignelay mais elle traduisit fidèlement la pensée du grand ministre en établissant une séparation bien tranchée entre le civil et le militaire ou, pour emprunter le langage du temps, entre la plume et l'épée. A l'épée, les fonctions exclusivement militaires et maritimes, les fatigues et les dangers, mais aussi les honneurs et la gloire ; à la plume, une condition moins brillante, mais l'exercice

Digitized by Google

du pouvoir dans les arsenaux, c'est-à-dire le soin de constituer la flotte et de l'administrer. Les ateliers, bureaux, chantiers, ne relevaient que de l'intendant secondé par des officiers de port et des commissaires. Colbert voulait que les militaires eussent le loisir de s'instruire dans leur art, il se méfiait beaucoup de leurs tendances dépensières ; enfin, comme Malouet le fait justement observer dans ses Mémoires : « Il voulut être entièrement le maître de son administration parce que le ministre en répond en son propre et privé « nom et qu'il ne répond pas de même du succès des batailles « quand il a mis entre les mains des militaires tout ce qu'il faut « pour les gagner[1]. »

Le système qui tend à exclure plus ou moins complètement les officiers militaires de l'administration des arsenaux a passé dans l'organisation de la marine anglaise ; en France, il n'a pas empêché la marine de jouer le rôle le plus considérable et le plus glorieux qu'il lui ait été donné de remplir. On ne peut oublier qu'au mois d'août 1693, un an après le désastre de La Hougue, il y avait, en rade de Toulon, sous les ordres de Tourville et de d'Estrées, une armée navale de 87 bâtiments comptant 3,000 officiers et 70,000 hommes d'équipage.

Il s'en fallait cependant de beaucoup que l'œuvre de Colbert fût parfaite : il y avait, dans les attributions de contrôle confiées aux officiers civils, des droits exorbitants tel que celui emprunté à la législation hollandaise et qui chargeait l'intendant ou le commissaire de la force navale de juger la conduite des officiers commandant les vaisseaux pendant le combat : c'était vraiment excessif.

D'un autre côté, la marine se privait, en partie, de l'expérience acquise à la mer par les officiers et, c'était si bien là le point faible du système, qu'on s'efforça d'y remédier en faisant appel aux lumières des Duquesne et des Duguay-Trouin, ou encore en confiant à d'anciens officiers, tels que Desclouzeaux, de Mauclerc, de Vauvré, Hocquart de Champerny, les fonctions d'intendant qui, dans l'esprit de l'ordonnance, devaient incomber exclusivement à des civils, à des magistrats de l'ordre administratif.

[1] L'intendant, représentant du pouvoir central, garantissait l'observation de ses ordres par le seul exercice de sa fonction, ainsi le droit de contrôle du roi et du ministre sur les dépenses de la flotte était assuré dans des conditions très rigoureuses qu'aucune autre organisation ne saurait au même degré réaliser.



Digitized by Google

*La lutte de l'épée contre la plume.*

Peu à peu, grâce à l'influence que leur donnaient leur origine aristocratique, leurs brillants services de guerre et leur compétence technique, les officiers d'épée s'efforcèrent de dominer en fait les officiers de plume auxquels le règlement conférait le droit exclusif de diriger les travaux et les dépenses, mais qui appartenaient le plus souvent à la bourgeoisie ou à la roture et qui rendaient des services d'ordre plus modeste. Intendants, commissaires et écrivains, officiers de port et constructeurs eurent d'ailleurs à faire face à des difficultés inouïes dans les dernières années du règne de Louis XIV et pendant la Régence. L'état des finances publiques réduisit alors les arsenaux à un état de détresse inexprimable et l'administration se trouvait prise entre les exigences des officiers commandant les vaisseaux qui voulaient des hommes, des approvisionnements et des fonds et les fins de non-recevoir que les ministres opposaient à toute réclamation. Des intendants dévoués allèrent jusqu'à faire des avances d'argent sur leur fortune personnelle : La pénurie du Trésor et le régime d'expédients qui en fut la conséquence contribuèrent à attiser les luttes entre la plume et l'épée : les périodes de paix durant lesquelles les militaires encombraient les ports sans pouvoir y exercer leur activité ne firent qu'augmenter les tiraillements.

Les officiers de la flotte auxquels on demandait parfois plus de quartiers de noblesse que de connaissances pratiques de leur métier se sentant soutenus à Paris, commencèrent à traiter de haut les corps civils. En 1750, M. Hocquart de Champerny, intendant de Brest, s'étant marié, le commandant de la marine lui fit rendre des honneurs militaires à son retour au port, mais il faut voir de quel ton dédaigneux il s'exprime en rendant compte de ce fait au ministre : « Les honneurs que l'on rend aux dames sont regardés « sans conséquence, écrit-il, aussi j'espère que vous approuverez « ceux que j'ai fait rendre à Mme l'Intendante. »

A partir de 1757, les questions d'uniforme et d'assimilation vinrent encore envenimer les choses.

A Toulon, le commandant intérimaire de la marine, M. de Mons, très infatué de sa noblesse et de son caractère militaire, refusa de

Digitized by Google

rendre les honneurs funèbres au commissaire général Levasseur qui venait de mourir après cinquante ans de services éminents.

A Brest, l'intendant, M. de Ruiz Emlito, hésite à circuler dans l'arsenal, son arsenal, parce qu'il ne dispose pas de la force armée et qu'il craint d'être insulté par des officiers.

En même temps, les officiers de marine du grand état, c'est-à-dire appartenant à la noblesse ou provenant des gardes de la marine, luttent obstinément contre l'admission dans les états-majors des officiers du petit état c'est-à-dire n'ayant pas cette origine.

*L'autorité du pouvoir militaire va grandissant.*

L'arrivée aux affaires de ministres futiles comme Maurepas, sceptiques à l'endroit du rôle de la marine comme Berryer, ou favorables à la suprématie des militaires comme Choiseul et Sartines aggrava singulièrement la situation.

Une décision du 17 juin 1745 donna à la fonction de commandant de la marine dans le port un caractère qui lui avait manqué jusque-là ; au lieu d'être exercée par le plus ancien des commandants de vaisseaux, ce qui amenait des changements incessants, la fonction devint permanente : le commandant de la marine secondé par un état-major nombreux s'efforça d'attirer peu à peu à lui l'administration des arsenaux.

*Organisation de 1765. — L'administration civile passe au second plan.*

M. de Choiseul avait pris la direction du ministère : il sut obtenir des fonds qui depuis trop longtemps faisaient défaut, les mises en chantiers et les armements rendirent un peu de vie à la marine. Entouré à Versailles d'un essaim d'officiers dont l'Académie de marine, récemment instituée, avait développé le savoir et qui l'initiaient aux choses maritimes, M. de Choiseul se décida à modifier complètement l'organisation des ports. En vertu de l'ordonnance du 25 mars 1765, le commandant de la marine obtint la correspondance directe avec le ministre, il n'eût pas encore la direction des travaux, mais l'administration devait lui rendre compte de l'état des vaisseaux et de toutes les opérations du port. Pour occuper les officiers non embarqués, le commandant pouvait les distribuer aux constructions, refontes et radoubs, les charger de

Digitized by Google

la visite des bâtiments désarmés; leurs critiques et leurs observations étaient adressées à l'intendant dont le service de travaux fût désormais soumis au contrôle d'une foule d'officiers subalternes; le domaine strictement administratif échappait seul à cette ingérence. L'intendant devait en outre se concerter avec le commandant de la marine pour les armements et il y eût également partage d'attributions dans les soins de conservation du port et de la rade.

L'ordonnance, en définitive, substituait la *dualité* de pouvoirs à l'*unité* qui faisait un des mérites de l'ancien règlement; on utilisait mieux le personnel militaire, mais on organisait le conflit. Le pouvoir civil débordé, sentit son autorité s'affaiblir d'année en année et, devenu incapable de résister aux consommations, il perdit sa principale raison d'être. Si un chef supérieur avait été chargé, dans chaque port, de coordonner les efforts divergents et trop souvent opposés des militaires et des civils, l'organisation de 1765 aurait pu donner des résultats satisfaisants, mais il eût fallu considérer l'intendant comme le chef commun des uns et des autres et c'est ce que l'épée n'aurait pas admis.

*Organisation de 1772. — Désordre.*

L'ordonnance du 18 février 1772, préparée par le ministre de Boyne, mit le comble au désarroi et bouleversa toute la marine: elle groupa le personnel d'officiers et de marins en huit régiments entre lesquels se partageaient les vaisseaux et tout le matériel. Cette conception bizarre qui traitait l'unité de combat comme un accessoire au lieu d'en faire la base de tout le service fut, dit-on, inspirée par le souci de donner aux officiers militaires un droit direct d'inspection sur toute chose, mais elle était pleine de confusion et inadéquate. Sous prétexte de se renseigner, les officiers militaires se mêlèrent à tout, arrêtèrent tout; les régiments, d'un port à l'autre, s'entendirent pour dissimuler à l'intendant les travaux et les consommations; ils allèrent jusqu'à exclure du conseil d'administration du port l'ingénieur-constructeur en chef, même quand on y traitait des questions de travaux.

Déconcerté par le mal qu'il avait fait, M. de Boyne crut trouver un palliatif dans la fusion en un seul corps des officiers de port, des commissaires et des ingénieurs-constructeurs. Cet essai ne fit qu'accroître le mécontentement.

Digitized by Google

1776. — *Les officiers militaires absorbent tous les pouvoirs.*

Pour sortir de passe, M. de Sartines, dès son arrivée au pouvoir, en revint, par ordonnance du 5 novembre 1774, aux dispositions de celles de 1765; puis, cédant aux sollicitations des officiers militaires, il fit passer entre leurs mains, par ordonnance du 27 septembre 1776, toute la partie du service relative aux travaux. Le motif allégué c'était l'universalité de leurs connaissances. Il n'y eut même plus de représentant du corps d'administration à bord des vaisseaux. Ainsi, les officiers combattants se chargeaient de tout diriger; non seulement le combat et la navigation, ce qui était légitime, mais encore la construction, l'armement, l'administration et la comptabilité des vaisseaux, services auxquels des corps spéciaux étaient chargés de pourvoir. Comme le fait observer M. Lacoudrais, « on retirait aux « hommes d'art la direction supérieure des constructions navales et « au corps administratif la comptabilité du service à la mer pour « transférer l'une et l'autre attribution aux officiers de vaisseau[1]. »

Théoriquement, l'intendant conservait les attributions purement administratives dans le port, mais c'est une erreur que de prétendre séparer l'administration de l'action soit militaire soit technique, les deux ordres de fonctions sont connexes.

Le contrôle préventif et très efficace qui résultait de l'opposition entre le service de la flotte et le service du port se trouvait supprimé, on mettait fin à une cause de désaccords et de conflits, mais la fonction d'intendant fut désormais trop affaiblie pour procurer à l'État les garanties qu'on en attendait à l'origine et qu'on en avait retirées pendant une longue période.

La réforme de 1776 multiplia les difficultés; elles s'accrurent de tous les ressentiments des officiers civils; le commandement, de son côté, se plaignait sans cesse de ne pas être assez vite ni assez abondamment pourvu en hommes et en matériel, il obéissait ainsi à la loi de son tempérament et justifiait les appréhensions de Colbert. Il y eut, désormais, dans chaque port, une autorité qui ordonnait et agissait, et une autorité qui délivrait les approvisionnements et payait les dépenses : la première devait fatalement annihiler la

[1] *Travail préparatoire sur le Contrôle*, Paris, Imprimerie royale, 1841, page 9.

Digitized by Google

seconde. Dans le système de Colbert, celui qui engageait la dépense était chargé d'y pourvoir; dans la nouvelle organisation, au contraire, le service actif pouvait se désintéresser entièrement du côté économique et il n'y manqua pas; par contre, il sentit la nécessité d'être renseigné sur une foule de faits et les doubles comptabilités firent leur apparition à terre tandis qu'à bord on n'en tenait plus du tout.

Les forces accumulées par plus d'un siècle d'efforts ne se dissipent pas en un jour et, d'ailleurs, les officiers de marine, grâce à leur travail et à l'influence de l'Académie de marine, avaient acquis de sérieuses connaissances professionnelles, aussi nos escadres purent faire figure honorable et souvent glorieuse dans la guerre de l'Indépendance américaine. Louis XVI ne ménagea, du reste, ni les encouragements, ni les subsides; mais la flotte absorba des sommes folles qui contribuèrent pour une bonne part au déficit du Trésor. Il fut impossible de justifier de l'emploi de plus d'*un milliard et demi*. Barbé-Marbois cite un propos de l'amiral d'Estaing qui mérite d'être rapporté puisqu'il émane de l'ancien commandant en chef des forces navales en Amérique : M. d'Estaing se plaignait d'avoir été, lors de la guerre de l'Indépendance américaine, nommé tout à la fois général de terre, général de mer, intendant, ordonnateur. « Si j'avais eu un bon administrateur, disait-il, on « aurait dépensé moitié moins que je ne l'ai fait et j'aurais eu plus « de temps à donner aux projets militaires, aux opérations « navales[1]. »

Le pouvoir militaire avait dépassé la mesure dans sa conquête de l'autorité intégrale et universelle ; dès 1786, le maréchal de Castries qui avait un penchant tout naturel pour les officiers militaires fit néanmoins restituer aux ingénieurs le soin de construire les navires et confia les travaux d'artillerie à des officiers du corps royal d'artillerie coloniale ; il rendit aux commissaires le service des classes dans lequel le commandement s'était immiscé, l'administration et la comptabilité des vaisseaux.

*Révolution : Réaction excessive de l'élément civil.*

C'était là de simples palliatifs, alors que les bases mêmes de l'or-

[1] *Recueil des lois de la marine*, tome VI, page 237.

Digitized by Google

ganisation administrative devaient être changées ; aussi, aux approches de la Révolution, les revendications ne manquèrent pas de se produire avec éclat. On se rendait compte que le partage des attributions n'était pas logiquement établi. Déjà Malouet, intendant à Toulon, avait pu écrire au ministre :

« Vous trouverez par l'expérience que l'autorité des officiers sur « les hommes civils doit être distincte de la subordination militaire « qui, de sa nature, est indéfinie et absolue....., aux agents civils « la portion d'énergie qui leur est nécessaire pour surveiller effica- « cement les consommations. »

N'était-ce pas dire, en d'autres termes, l'autorité du pouvoir militaire est légitime dans son domaine propre, mais elle ne suffit pas quand il s'agit de régler les intérêts administratifs qui demandent de la réflexion, appellent la contradiction et doivent fréquemment tenir compte de considérations étrangères au but essentiel du commandement, qui est de naviguer et de combattre.

En raison des tendances éminemment égalitaires de l'époque, les décisions de l'Assemblée nationale devaient être peu favorables à l'élément militaire. Elles furent nettement antimilitaristes. Un décret du 21 septembre 1791 confia à un ordonnateur civil la direction supérieure des arsenaux y compris les travaux et la police; il posa même en principe que l'administration des ports était incompatible avec toute fonction militaire. Un décret du 28 septembre 1791 réorganisant les bureaux du ministère en exclut tous les officiers. C'était la réaction poussée à ses extrêmes limites contre l'ancien ordre de choses, et l'omnipotence du pouvoir civil. En juin 1791, le capitaine de vaisseau de Cuverville, commandant intérimaire de la marine à Brest, dut, tant en son nom qu'en celui de ses officiers, jurer solennellement d'obéir aux ordres des corps administratifs dans lesquels résidait, de par la loi, toute l'autorité du pouvoir exécutif. Et peut-être, ce pénible souvenir a-t-il influencé, dans une certaine mesure, l'ardent adversaire du contrôle résident, l'honorable amiral de Cuverville.

Par un décret du 27 septembre 1793, la Convention remplaça l'ordonnateur par un chef principal d'administration. L'année suivante, comme Jean-Bon Saint-André, représentant en mission dans les départements maritimes, ne trouvait pas à ce fonctionnaire une allure suffisamment patriote et révolutionnaire, il fit partager ses

Digitized by Google

attributions entre un agent maritime recevant les ordres du ministre et un inspecteur civil chargé de veiller à leur exécution.

En pleine réaction thermidorienne, la Convention, avant de se retirer, affirme encore son intention formelle de réduire le militaire à son rôle propre ; la loi du 2 brumaire an IV (décret 24-25 octobre 1795) établit, dans chaque arsenal, un ordonnateur, chef civil, ayant sous ses ordres l'administration, la comptabilité, les directions des mouvements du port, des constructions navales et de l'artillerie, et un commandant des armes, chef militaire, dirigeant la force navale et les troupes, et assurant la garde du port, mais sans aucune autorité sur les bâtiments en construction ou en réparation. De ces arsenaux dont il avait voulu faire des fiefs, l'élément militaire se trouvait donc exclu : c'était un retour aux principes de l'ordonnance de 1689 et l'influence de Malouet et de Marec n'y était sans doute pas étrangère.

Ainsi l'autorité maritime, sous toutes ses formes, militaire ou civile, fut continuellement entravée par des changements de régime et de personnes; par ailleurs, l'émigration des officiers, l'arrêt presque complet du recrutement des matelots, l'intervention presque toujours malencontreuse, faute de renseignements précis, du Comité de Salut public et des commissaires de la Convention eurent de tristes conséquences. En dépit de faits glorieux qui attestent la bravoure de la race, il n'y eut pas, durant la Révolution, de marine digne de la France. L'élan généreux qui improvisa des armées pour la défense des frontières fut impuissant à organiser des flottes. Le courage déployé en maintes occasions par Truguet, Brueys, Latouche-Tréville, Ganteaume, Bruix, Decrès, Dupetit-Thouars ne suffit pas à procurer à des états-majors et à des équipages inexpérimentés la victoire sur un ennemi que des croisières multipliées sous la conduite de Nelson, de Jervis et de Collingwood avaient admirablement préparé à la lutte.

*Organisation de l'an VIII. — Le préfet maritime et le contrôle indépendant.*

Quand sonna l'heure d'une restauration nécessaire de la marine de guerre, le gouvernement ne sachant à quel système administratif il convenait de s'arrêter — car l'élément militaire et technique protestait contre l'organisation de l'an IV, dont le ministre Truguet

Digitized by Google

avait, de toutes ses forces, empêché l'application — chargea le Conseil d'État de préparer le nouveau règlement sur le service des ports.

Désireux d'obtenir l'unité dans la direction, tout en tenant compte de la diversité des fonctions à remplir, le Conseil d'État répartit le service des arsenaux entre les militaires, les hommes d'art et les administrateurs, sous la haute direction d'un chef commun appelé préfet maritime ; mais comme ce chef, armé de grands pouvoirs, pouvait se laisser aller à en abuser, le règlement du 7 floréal an VIII institua un contrôle résident et indépendant. Pour compenser la disparition des garanties qu'on avait si longtemps cherchées dans la dualité du pouvoir, on voulut qu'il y eut, dans chaque port, un représentant des intérêts civils et financiers ne relevant que du ministre et chargé de rappeler tous les services et le préfet maritime lui-même à l'observation de la règle.

On peut donc dire, sans exagération, que l'institution des préfets maritimes est intimement liée à celle d'un contrôle résident et permanent, et c'est une considération qu'on a trop souvent perdue de vue.

Le ministre de l'époque, Forfait, qui était ingénieur et qui redoutait l'absorption de toute l'autorité par l'élément militaire, lutta contre les avis du Conseil d'État. Il voulait constituer les services de travaux de chaque port en une Direction générale confiée à un ingénieur ; il y aurait eu l'usine à côté de la flotte. Un siècle d'expérience a permis de comprendre les côtés avantageux de cette conception, mais on était en 1800, huit années de guerre et les victoires de Bonaparte avaient exalté l'esprit militaire ; non seulement l'avis de Forfait ne prévalut pas, mais au bout de peu d'années, il n'y eût plus que des militaires à la tête des préfectures maritimes qui, d'après le règlement de floréal, pouvaient être indifféremment dirigées par un civil ou par un militaire.

On ne saurait nier que l'organisation de l'an VIII ait donné des résultats avantageux sous certains rapports. Le désastre de Trafalgar eut la même cause que celui d'Aboukir : l'inexpérience des états-majors et des équipages français qui n'étaient pas en mesure de lutter contre des marins aussi aguerris et aussi entraînés que ceux de l'Angleterre. Napoléon Ier qui avait compté sur le concours de la flotte pour la réalisation de ses grands projets renonça à lui

Digitized by Google

faire jouer un rôle actif, mais il ne voulut pas qu'elle périclitât. Les arsenaux redoublèrent d'activité, l'ordre régna dans la marine et, à la chute de l'Empire, sous l'influence du règlement de l'an VIII et de ses sages dispositions, nous possédions une force navale imposante, « supérieure, dit l'amiral Jurien de la Gravière [1], à celle des derniers temps de la monarchie ». Quant à l'administration, elle fut *pure* et *régulière*, suivant les expressions mêmes de Napoléon Ier, qui la qualifiait de chef-d'œuvre [2].

Les concessions faites aux intérêts civils et économiques par le règlement de l'an VIII étaient cependant plus apparentes que réelles, car sous les gouvernements autoritaires qui se sont succédé, il ne fut guère permis au contrôle de remplir efficacement sa mission.

Quelle erreur au surplus que celle qui constituait en un service séparé l'administration et la comptabilité; l'administration, il faut le répéter sans cesse, est une des formes de l'action et elle ne peut se passer de la comptabilité. Ce fut le terrain sur lequel s'engagèrent de nouvelles luttes qui devaient durer un siècle.

La réaction de 1815, qui supprima les préfectures maritimes et rétablit la dualité de pouvoir dans les ports, prit soin de réserver les droits et l'indépendance du contrôle, mais le principe même de l'organisation générale était mauvais et le contrôle lui-même en subit les fâcheuses conséquences. Le rétablissement des préfectures maritimes en 1826 et l'accroissement donné par l'ordonnance du 17 décembre 1828 aux attributions administratives des directeurs des ports amoindrirent notablement l'influence des corps d'administration.

*L'ordonnance de 1835. — Contrôle subordonné.*

Services techniques et services militaires pénétrés de l'importance croissante de leur rôle, s'entendirent promptement pour reprendre, peu à peu, au commissariat de la marine les attributions administratives intéressant leur propre gestion et pour se débarrasser de l'intervention parfois gênante des contrôleurs. L'ordonnance du 3 janvier 1835, triomphe des hommes techniques, dont M. Charles

[1] *Guerres maritimes de la République et de l'Empire*, tome II, page 257.
[2] *Mémorial de Sainte-Hélène*, tome VI, page 243.

Digitized by Google

Dupin[1] et M. Tupinier[2] étaient les porte-paroles, mais négation des principes administratifs que défendaient Boursaint[3] et M. Lacoudrais[4], fondit en un seul corps, appelé Commissariat de la marine, les deux corps du Commissariat et du Contrôle. Elle confiait, à juste titre, aux officiers de marine, ingénieurs et officiers d'artillerie le droit de rendre les comptes des travaux qu'ils exécutaient, mais, par une contradiction trop forte pour n'avoir pas été voulue, elle enlevait au contrôle toute son indépendance. C'est au commissariat, subordonné et mêlé à l'action, qu'était théoriquement dévolu le soin d'inspecter le fonctionnement administratif des services ! Les conséquences d'une pareille organisation ne se firent pas attendre ; les plus graves abus se produisirent dans les arsenaux sans que le Pouvoir central et les Chambres fussent mis en mesure de discerner les causes du désordre et d'établir les responsabilités et c'est ainsi que prit naissance, dans les milieux parlementaires, contre l'administration de la marine, ce sentiment de méfiance et de suspicion dont elle a beaucoup souffert.

*Ordonnance de 1844. — Surveillance administrative et prépondérance de l'élément militaire.*

L'ordonnance du 14 juin 1844 rétablit le contrôle indépendant et permanent dans les ports, elle restreignit l'ingérence du commissariat dans l'administration des autres services en donnant, sur beaucoup de points, à son intervention le caractère d'une simple surveillance. L'inanité de cette surveillance dont la subordination supprimait l'efficacité fut bien vite démontrée : elle n'en fut pas moins défendue avec persévérance par les représentants du pouvoir militaire qui pouvaient compter sur sa discrétion et, au besoin, lui imposaient silence. L'idée d'un contrôle indépendant choquait profondément des hommes qui apportaient le sentiment de la hiérarchie jusque dans la discussion des affaires, les ministres et le Parlement n'en saisirent pas, tout d'abord, l'importance ; des esprits

[1] Ch. Dupin, *Essai sur l'organisation progressive de la marine.*

[2] Baron Tupinier, *Examen des questions relatives au Contrôle.* Paris, Imprimerie royale, 1842.

[3] Boursaint, Écrits divers.

[4] M. Lacoudrais, maître des requêtes, directeur de la comptabilité et des Invalides au ministère de la marine, *Travail préparatoire sur le Contrôle.* Paris, Imprimerie royale, 1841.

Digitized by Google

d'ailleurs fort éclairés[1], craignirent de trouver en lui un frein dangereux et inefficace, ils ne comprenaient pas que son intervention peut, en assurant partout l'exacte application du règlement ou sa réformation, contribuer à la bonne marche du service, gage assuré du succès final.

Mais ce n'était pas assez pour le commandement d'avoir en partie neutralisé le contrôle en lui opposant la surveillance administrative du commissariat, il s'efforça d'affirmer en tout et partout la suprématie exclusive de l'élément militaire : honneurs et attributs de grade, préséance dans tous les cas, présidence de toutes les commissions, quel qu'en fût l'objet, prépondérance dans les conseils d'administration des ports et dans les commissions chargées de proposer les officiers et fonctionnaires pour l'avancement; il s'arrogea, en tout et partout, une prédominance qui réduisait les autres corps à l'effacement le plus absolu.

Par les grands conseils institués au centre du Département, par la situation faite au chef d'état-major général, il en arriva à disposer même du ministère comme il disposait déjà des arsenaux et à contre-balancer l'autorité du ministre.

Ces empiétements successifs ont eu pour résultat l'annulation en fait ou tout au moins l'amoindrissement de toutes les spécialités et de toutes les compétences au profit exclusif d'un pouvoir omnipotent et souvent incompétent, ils ont créé le défaut d'ordre et de méthode dans les services et le manque de coordination dans la direction générale.

*Réaction contre les empiétements du pouvoir militaire.*

Un pareil état de choses appelait des réformes : elles se sont méthodiquement réalisées sous le ministère de M. de Lanessan.

Tandis qu'un décret du 25 août 1900 attribuait aux directeurs des divers services, dans les arsenaux, leur autonomie administrative et le droit de gérer eux-mêmes leurs crédits, le chef d'état-major général se vit enlever le soin des détails de l'administration centrale et dut se consacrer plus spécialement à la préparation de la guerre navale. La réorganisation du conseil supérieur de la

[1] Jurien de la Gravière, *Guerres maritimes sous la République et l'Empire*, tome II, page 292.

Digitized by Google

marine et des commissions de classement et l'institution du comité consultatif restituèrent au ministre responsable la plénitude de son pouvoir.

Ces réformes ont provoqué bien des récriminations et une émotion plus sincère que justifiée; mais, parmi les mesures intéressant l'administration des arsenaux, il n'en est pas qui ait soulevé plus d'opposition que l'accroissement du rôle des inspecteurs de la marine.

*L'inspection réagit contre l'oubli des intérêts d'ordre administratif.*

Après avoir, pendant très longtemps, rempli sa mission avec une réserve qui allait jusqu'à l'effacement et parfois jusqu'à l'abdication, l'inspection de la marine trouva enfin sa voie. Éclairée par les rapports des députés et des sénateurs qui s'attachaient de plus en plus aux questions maritimes lors de la discussion du budget, fortifiée au surplus par la mesure qui, en 1887, lui enlevait le contrôle des colonies, elle comprit ce que le gouvernement et le règlement attendaient d'elle. Les inspecteurs se ressaisirent et, très courageusement, en dépit de vexations multiples, ils s'efforcèrent, pour la plupart, d'obtenir de l'autorité locale un plus grand respect de la règle, une recherche plus approfondie des solutions économiques et la suppression des abus. Des ministres, parmi lesquels il faut citer avec honneur les noms d'officiers ou d'anciens officiers comme Gougeard, l'amiral Jauréguiberry, l'amiral Aube comprirent l'utilité d'un organe d'information et d'étude. Au risque de se voir considérer comme des traîtres (le mot est d'un amiral), comme des délateurs (le mot est encore d'un amiral), les inspecteurs signalèrent, sans hésiter, ce qui leur semblait répréhensible ou défectueux; ils surent recruter des fonctionnaires animés du même zèle pour le bien public et, en même temps qu'ils donnaient une leçon de haute indépendance au personnel de la marine, ils méritèrent la confiance du Parlement et de la plupart des ministres.

*Le contrôle organisé par la loi garantit désormais l'intérêt administratif et financier du Département.*

La loi du 2 mars 1902 qui assure au corps du Contrôle un statut et une organisation proportionnés à l'importance de la fonction a

Digitized by Google

restitué à celle-ci le caractère de contrepoids dont le législateur de l'an VIII avait compris la nécessité. En regard du pouvoir considérable du commandant en chef préfet maritime, il y a, il y aura, dorénavant, dans chaque arsenal, un pouvoir pondérateur, mais comme ce pouvoir pondérateur ne prend aucune part à l'action, comme il parle au nom du droit, du règlement et de l'intérêt général, le conflit ne peut naître que d'un mauvais vouloir dont un ministre aura raison quand il le voudra. Le commandement reste maître d'agir comme il l'entend, mais contrevient-il au règlement, engage-t-il la responsabilité du ministre, celui-ci sera prévenu par le contrôle. Le pouvoir militaire a bien senti que l'ère de l'autorité absolue était finie et ainsi s'explique l'ardeur de son opposition.

*Conclusions.*

En définitive, la marine, dans le processus de son organisation, a obéi, inconsciemment parfois, aux lois ordinaires de l'économie politique; le travail s'est réparti entre les divers organes de direction et d'exécution suivant leur spécialité et chacun d'eux a pris, avec le temps, le rang que lui assignait l'importance de sa fonction. On distinguait, jadis, d'une part, le combattant ou militaire et, d'autre part, l'administrateur ou le civil; cette distinction, très justifiable à beaucoup d'égards, a servi de base aux organisations de 1631 et de 1689. En 1765 et en 1776 il y eut empiétement des militaires sur le civil; de là des luttes, des tiraillements et du désordre, mais cette bataille avait une cause plus profonde que les petites rivalités de corps et de castes, c'était la marche en avant des corps militaires et techniques stimulés par les grands progrès de l'art naval dans ses multiples manifestations.

Après bien des hésitations et des essais contradictoires on a reconnu que, le bâtiment prêt à combattre étant l'objet que doit réaliser l'arsenal, la direction doit appartenir à celui qui peut le mieux réaliser cet objet. On a donc attribué à tous ceux qui concourent à la construction du bâtiment de guerre et à sa conservation les pouvoirs qui leur étaient nécessaires. L'administration, au lieu de rester une spécialité distincte de l'action, forme désormais une de ses modalités. La division du travail dans l'arsenal s'est ressentie de cette conception, elle est plus rationnelle qu'au-

Digitized by Google

trefois, mais comme on l'a poussée très loin, il en est résulté une certaine dispersion d'efforts et une multiplication trop grande des organes d'action. Un autre groupement s'imposera avant qu'il soit longtemps, et la marine s'achemine peu à peu vers ce nouvel ordre de choses.

Dans les forces navales l'élément militaire doit prédominer, mais dans les ports il doit, en revanche, faire une très large place aux fonctions administratives et techniques de ceux qui concourent à la construction et à l'armement des unités de combat. Il y aura donc dans l'arsenal un officier général de la marine pour commander le service de la flotte armée et tout ce qui en dépend et un directeur général des travaux qui se chargera de la flotte en construction. Un chef, le préfet maritime, coordonnera les efforts de ces deux grands organismes et des services communs (intendance, hôpitaux, travaux hydrauliques). Puis, comme dans ce système, une grande initiative est laissée aux hommes chargés d'organiser la force navale de la France, comme ils seront toujours enclins à dépenser sans compter et à transgresser le règlement quand ils croiront y voir un obstacle à leurs travaux, il conviendra de confirmer dans sa mission le représentant de la loi, du règlement et des intérêts économiques de l'État, c'est-à-dire le contrôle de l'administration.

Colbert avait cherché une garantie de cette nature dans la séparation des fonctions administratives et militaires, dans l'opposition des civils et des militaires : aujourd'hui les mêmes corps administrent et commandent, administrent et construisent. Un contrôle fort, c'est-à-dire indépendant, éclairé, c'est-à-dire permanent, est plus que jamais indispensable pour relever aux yeux de tous la fonction administrative, pour veiller au nom du ministre à l'emploi régulier et économique des crédits budgétaires ; il remplira efficacement sa mission grâce à la haute situation que lui garantissent les prescriptions de la loi et la confiance du chef du Département.

---

Digitized by Google

# TEXTE DE LA LOI DU 2 MARS 1902

## MESURES D'APPLICATION.

Sous le régime politique actuel de la France, le pouvoir législatif n'appartient théoriquement qu'au Parlement : le principe de la séparation du pouvoir législatif et de l'exécutif est la base même de toutes les constitutions qui nous ont régis depuis un siècle. Et, cependant, à côté des lois votées par le Parlement il s'est formé peu à peu une sorte de législation secondaire et dérivée, suivant l'expression de M. Esmein, œuvre propre du pouvoir exécutif.

C'est qu'en effet, le développement même du travail législatif, les difficultés de toutes sortes qu'il soulève, ne permettent plus au Parlement de régler les détails plus ou moins techniques des questions qu'il résout. Il pose des principes, il tranche des points discutés, mais là presque toujours se borne sa tâche ; les questions d'ordre politique, tous les jours plus absorbantes, plus envahissantes, ne lui laissent point le loisir de parachever son œuvre, et il lui faut abandonner à des autorités compétentes le soin d'édicter les mesures qu'exige l'application des lois. C'est ici qu'intervient le pouvoir exécutif ; sous des formes diverses, décrets, arrêtés ministériels, instructions, il commente les lois, en précise la portée, en analyse les dispositions ; il les fait, en quelque sorte, passer du domaine abstrait, qui est celui du législateur, dans le domaine de la vie courante du pays. Dans cette répartition nouvelle du travail législatif, les lois ne sont plus, à proprement parler, que la charpente d'un édifice que le Parlement laisse au pouvoir exécutif le soin d'achever.

La loi du 2 mars 1902, sur le corps du Contrôle de l'administration de la marine, réclamait d'autant plus impérieusement des mesures d'application que le contrôle, pour produire les heureux effets qu'on est en droit d'en attendre, doit fonctionner dans des conditions qui préviennent tout froissement, tout conflit. Aussi, la

Digitized by Google

loi a-t-elle été complétée par une série d'actes du pouvoir exécutif dont nous croyons utile de reproduire les principaux. Nous y avons joint la décision présidentielle du 1er mars 1901 qui, avant même le vote de la loi, avait tracé avec précision la mission du contrôle dans le régime administratif du Département de la marine. La connaissance de tous ces textes est indispensable pour se faire une idée exacte du fonctionnement actuel du contrôle.

---

*Loi portant organisation du corps du Contrôle de l'administration de la marine.*

(Du 2 mars 1902.)

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

*Définition et but de l'institution.*

Art. 1er. — Le contrôle de l'administration de la marine est exercé par un personnel spécial ne relevant que du ministre et qui constitue le corps du Contrôle de l'administration de la marine.

Il a pour objet de sauvegarder les intérêts du Trésor et les droits des personnes et de constater, dans tous les services, l'observation des lois, ordonnances, décrets, règlements et décisions ministérielles qui en régissent le fonctionnement administratif, financier, comptable et économique.

*Localités où s'exerce l'action du contrôle.*

Art. 2. — Il s'exerce près des divers services du ministère de la marine, à Paris; près des divers services des arsenaux et des arrondissements maritimes, sans aucune exception; dans les sous-arrondissements maritimes; dans les quartiers et syndicats de l'inscription maritime; dans les dépôts des équipages de la flotte; dans les corps organisés ou considérés comme tels; à bord des bâtiments de la flotte, quelle que soit leur situation; dans les services à terre administrés comme les bâtiments armés; dans les établissements d'outre-mer placés sous l'autorité du ministre de la



Digitized by Google

marine ; en un mot, sur tous les points de la France, de l'Algérie, des colonies françaises et des pays de protectorat où le Département de la marine a des intérêts engagés au point de vue administratif, financier, comptable et économique.

*Organisation du service du contrôle.*

Art. 3. — Le corps du Contrôle de l'administration de la marine comprend :

1° Au ministère de la marine, la direction du contrôle placée sous l'autorité directe du chef du Département. Chargée de l'administration générale du corps, de la coordination et de la centralisation de tous ses travaux, cette direction est composée :

D'un service central assurant le contrôle permanent de l'administration centrale ;

D'un service des missions confié à des contrôleurs mobiles à la disposition du ministre;

2° Un contrôle local et permanent formé de contrôleurs en résidence dans chacun des arrondissements maritimes et des établissements hors des ports et, par la suite, dans tels établissements ou sur tels points du littoral que le ministre désignera.

Des décrets spéciaux détermineront le fonctionnement du service central de la direction du contrôle[1], du service des missions[1] et du contrôle permanent des ports et établissements[2]. Ils préciseront notamment quels documents devront être obligatoirement soumis au visa de la direction du contrôle et à celui du contrôle permanent dans les ports militaires et autres établissements de la marine.

*Droits et obligations des contrôleurs.*

Art. 4. — Les contrôleurs agissent comme délégués directs du ministre.

Tous les magasins, ateliers, bureaux et autres établissements de la marine leur sont ouverts.

Ils ne peuvent diriger, empêcher ou suspendre aucune opération. Sur leur demande, l'autorité maritime donne les ordres néces-

[1] Voir décret du 1er avril 1902, page 1999.
[2] Voir décret du 18 avril 1902, page 2027.

Digitized by Google

saires pour les revues d'effectif et désigne, s'il y a lieu, des officiers ou fonctionnaires pour les assister dans le recensement du matériel et des approvisionnements de tout genre, ainsi que dans les vérifications de caisse.

Ils adressent leurs rapports au ministre.

Ils constatent les suites données à leurs observations précédentes par les services compétents.

Ils proposent toute mesure qu'ils jugeraient utile pour faire disparaître les abus ou pour simplifier et améliorer le fonctionnement administratif des services. A cet effet, ils peuvent exiger des administrateurs et des comptables communication de tous états, registres et rapports accompagnés de leurs annexes, ainsi que de toute correspondance officielle concernant les actes administratifs et les faits de gestion et de comptabilité.

Indépendamment de leurs inspections, les contrôleurs peuvent être chargés par le ministre, en temps de paix comme en temps de guerre, de toutes études ou missions intéressant le bon ordre des finances et la régularité de l'administration dans la marine [1].

*Hiérarchie. — Cadres.*

Art. 5. — Le corps du Contrôle de l'administration de la marine a une hiérarchie propre, ne comportant aucune assimilation avec les grades de la marine. Ses membres jouissent du bénéfice de la loi du 19 mai 1834 sur l'état des officiers.

La hiérarchie du corps est ainsi réglée :

Contrôleur-adjoint ;
Contrôleur de 2e classe ;
Contrôleur de 1re classe ;
Contrôleur général de 2e classe ;
Contrôleur général de 1re classe.

Le cadre constitutif du corps et sa répartition entre le service central de la direction du contrôle, le service des missions et le contrôle permanent des ports et établissements sont fixés conformément au tableau A annexé à la présente loi, avec substitution possible, dans chaque groupe, des contrôleurs de 2e classe aux contrôleurs de 1re classe et *vice versa*.

[1] Voir décret du 17 mars 1902, page 1987.

Digitized by Google

*Correspondance aux grades du contrôle de l'armée.*

Art. 6. — Il y a correspondance entre les cinq grades ci-dessus et les grades de même dénomination du corps du Contrôle de l'administration de l'armée, avec application à chaque grade du même statut militaire dans les deux corps, notamment au point de vue des honneurs et préséances qui, ainsi que l'uniforme et les juridictions seront réglés par décrets.

Pour l'exercice de leurs attributions, les membres du corps du Contrôle sont dans une indépendance entière de l'autorité supérieure du port ou de l'établissement auquel ils sont attachés.

Au point de vue de la discipline, ils ne relèvent que du ministre et de leurs supérieurs dans leur hiérarchie propre.

*Répartition du service.*

Art. 7. — L'un des contrôleurs généraux est chargé de la direction du contrôle au ministère de la marine. Sous l'autorité immédiate et exclusive du ministre, il assure l'administration générale du corps. Il dirige le contrôle permanent près de l'administration centrale. Il centralise les travaux des contrôleurs en résidence dans les ports et établissements, ainsi que ceux du service des missions.

Un contrôleur général est, sous l'autorité du directeur du contrôle, spécialement chargé du service des missions.

Les contrôleurs généraux dirigent le contrôle local dans les arrondissements maritimes.

Le contrôle local dans les établissements hors des ports et sur les points du littoral non chefs-lieux d'arrondissement maritime est confié à des contrôleurs de 1re classe ou à des contrôleurs de 2e classe.

Les contrôleurs-adjoints sont exclusivement affectés au contrôle permanent dans les arrondissements maritimes.

Des arrêtés ministériels déterminent la répartition entre les arrondissements maritimes, les établissements hors des ports et les points du littoral, des membres du corps affectés au contrôle local. Les conditions du roulement auquel ils devront être soumis seront fixées par le décret sur le fonctionnement de ce service.

Digitized by Google

*Recrutement.*

Art. 8. — Les membres du corps du Contrôle sont recrutés comme suit :

Pour la formation :

L'inspecteur général des services administratifs de la marine et le plus ancien des inspecteurs en chef de 1re classe sont nommés contrôleurs généraux de 1re classe ; les contrôleurs généraux de 2e classe sont recrutés parmi les inspecteurs en chef de 1re et de 2e classe, d'après leur rang d'ancienneté et pour le reste des vacances, au choix du ministre, parmi les inspecteurs de 1re classe actuels ayant au moins trois ans de grade ; les contrôleurs de 1re classe parmi les inspecteurs de 1re classe actuels, d'après leur rang d'ancienneté et, pour le reste des vacances, au choix du ministre, parmi les inspecteurs de 2e classe comptant au moins trois ans de services dans l'inspection depuis leur nomination au grade d'inspecteur-adjoint ; les contrôleurs de 2e classe parmi les inspecteurs de 2e classe actuels, d'après leur rang d'ancienneté et, pour le reste des vacances, au choix du ministre, parmi les inspecteurs-adjoints ayant au moins trois ans de grade ; les contrôleurs-adjoints, en premier lieu, parmi les inspecteurs-adjoints actuels, d'après leur rang d'ancienneté et, subsidiairement, parmi les candidats classés comme admissibles à ce grade d'après la liste du dernier concours qui aura précédé la promulgation de la présente loi, en suivant l'ordre de cette liste.

Après la formation :

Le corps du Contrôle se recrute, pour le grade de contrôleur-adjoint, par voie de concours, parmi les mécaniciens en chef de la marine, les ingénieurs principaux du génie maritime et les commissaires principaux de la marine, sans condition d'ancienneté, ainsi que parmi les lieutenants de vaisseau, les mécaniciens principaux de 1re classe de la marine, les ingénieurs de 1re classe du génie maritime et les commissaires de 1re classe de la marine réunissant au moins quatre années de grade et autorisés par le ministre à se présenter devant un jury d'examen composé de contrôleurs généraux et de contrôleurs [1].

[1] Voir décret du 6 mai 1902, page 2047, et arrêté du 9 mai 1902, page 2049.

Digitized by Google

Peuvent, en outre, dans les conditions déterminées par le ministre et dans une proportion qui ne pourra excéder un cinquième des vacances, être admis, sur la proposition de leurs chefs hiérarchiques et sur la présentation des contrôleurs généraux de l'administration de la marine :

1° Au grade de contrôleur de 1re classe, les capitaines de vaisseau, les ingénieurs en chef de 1re classe du génie maritime et les commissaires en chef de 1re classe de la marine ;

2° Au grade de contrôleur de 2e classe, les capitaines de frégate, les ingénieurs en chef de 2e classe du génie maritime et les commissaires en chef de 2e classe de la marine.

*Avancement.*

Art. 9. — L'avancement dans le corps du Contrôle a lieu exclusivement au choix, d'après les listes d'aptitude dressées par une commission composée de contrôleurs généraux de l'administration de la marine.

Trois années dans chaque grade sont exigées pour passer au grade supérieur.

Comptera dans ces trois années le temps passé savoir :

Par les contrôleurs généraux de 2e classe, dans le grade d'inspecteur en chef des services administratifs de la marine ;

Par les contrôleurs de 1re classe, dans le grade d'inspecteur de 1re classe ou d'inspecteur ;

Par les contrôleurs de 2e classe et les contrôleurs-adjoints, dans les grades d'inspecteur de 2e classe et d'inspecteur-adjoint.

Les contrôleurs de 2e classe provenant des inspecteurs de 2e classe et des inspecteurs-adjoints pourront même, en cas de vacance, être immédiatement promus contrôleurs de 1re classe, comme réunissant au moins trois années de services tant dans le corps de l'Inspection que dans celui du Contrôle.

*Limites d'âge.*

Art. 10. — Les limites d'âge pour le passage des contrôleurs généraux dans le cadre de réserve ainsi que pour l'admission à la retraite des membres du corps du Contrôle de l'administration de

Digitized by Google

l'armée sont applicables aux membres du corps du Contrôle de l'administration de la marine.

Les tarifs des pensions sont les mêmes pour les deux corps; mais au point de vue des droits, du mode de décompte des services et des bénéfices de campagnes, les fonctionnaires du contrôle de l'administration de la marine, demeurent régis, ainsi que leurs veuves et leurs orphelins, par les lois et décrets en vigueur sur les pensions de retraite de l'armée de mer[1].

*Solde.*

Art. 11. — Les tarifs de solde sont fixés conformément au tableau B annexé à la présente loi.

Des décrets détermineront les différentes indemnités à attribuer aux fonctionnaires du contrôle, à qui les règles d'allocation en vigueur au Département de la marine restent d'ailleurs applicables pour toutes les prestations en deniers et en nature.

*Experts.*

Art. 12. — Le ministre peut adjoindre temporairement au contrôle des experts civils ou militaires, suivant le cas.

*Abrogation des dispositions antérieures.*

Art. 13. — Sont et demeurent abrogées toutes dispositions contraires à la présente loi.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'État.

Fait à Paris, le 2 mars 1902.

*Le Président de la République française,*
Signé : ÉMILE LOUBET.

Par le Président de la République :
*Le Ministre de la marine,*
Signé : DE LANESSAN.

[1] Voir décret du 29 mai 1902, page 2064.

Digitized by Google

## Tableau A.

### CADRE CONSTITUTIF DU CORPS DU CONTRÔLE

### DE L'ADMINISTRATION DE LA MARINE.

| GRADES. | RÉPARTITION. | | | EFFECTIFS par GRADES. |
|---|---|---|---|---|
| | DIRECTION DU CONTRÔLE. | | CONTRÔLE permanent des ports et établissements. | |
| | Service central. | Service des missions. | | |
| Contrôleurs généraux de 1re classe. | 1 | 1 | 5 | 2 |
| Contrôleurs généraux de 2e classe. | | | | 5 |
| Contrôleurs de 1re classe..... | 3 | 2 | 10 | 15 |
| Contrôleurs de 2e classe..... | 3 | 1 | 6 | 10 |
| Contrôleurs-adjoints..... | » | » | 6 | 6 |
| TOTAUX..... | 7 | 4 | 27 | 38 |

Digitized by Google

## Tableau B.

---

### SOLDE DES FONCTIONNAIRES DU CORPS DU CONTRÔLE

DE L'ADMINISTRATION DE LA MARINE.

Digitized by Google

**Tableau**

## SOLDE DES FONCTIONNAIRES DU CORPS DU

| GRADES. | SOLDE DE PRÉSENCE. | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | SOLDE A LA MER | | | | | | | | SOLDE | | | |
| | proprement dite. | | | | d'état-major. | | | | proprement dite. | | | |
| | Brute annuelle. | Nette. | | | Brute annuelle. | Nette. | | | Brute annuelle. | Nette. | | |
| | | annuelle. | par mois. | par jour. | | annuelle. | par mois. | par jour. | | annuelle. | par mois. | par jour. |
| | fr. c. | fr. | fr. | fr. c. | fr. c. | fr. | fr. | fr. c. | fr. c. | fr. | fr. | fr. c. |
| Contrôleur général de 1re classe..... | 21,600 000 | 20,520 | 1,710 | 57 00 | 23,494 736 | 22,320 | 1,860 | 62 00 | 19,894 736 | 18,900 | 1,575 | 52 50 |
| Contrôleur général de 2e classe..... | 14,400 000 | 13,680 | 1,140 | 38 00 | 15,915 789 | 15,120 | 1,260 | 42 00 | 13,263 157 | 12,600 | 1,050 | 35 00 |
| Contrôleur de 1re classe[1]. | 10,042 105 | 9,540 | 795 | 26 50 | 11,178 947 | 10,620 | 885 | 29 50 | 9,360 000 | 8,892 | 741 | 24 70 |
| Contrôleur de 2e classe.. | 8,526 316 | 8,100 | 675 | 22 50 | 9,284 210 | 8,820 | 735 | 24 50 | 7,768 421 | 7,380 | 615 | 20 50 |
| Contrôleur-adjoint..... | 7,010 526 | 6,660 | 555 | 18 50 | 7,768 421 | 7,380 | 615 | 20 50 | 6,517 895 | 6,192 | 516 | 17 20 |

[1] Le plus ancien des contrôleurs de 1re classe attachés au service central de la direction du contrôle reçoit le même traitement

Par le Président de la République :

*Le Ministre de la marine,*

Signé : DE LANESSAN.

Digitized by Google

**B.**

## CONTRÔLE DE L'ADMINISTRATION DE LA MARINE.

| A TERRE d'état-major. | | | | SOLDE de CONTRÔLEUR GÉNÉRAL momentanément sans emploi. | | | | SOLDE DE NON-ACTIVITÉ. par suite D'INFIRMITÉS TEMPORAIRES de licenciement de corps, de suppression d'emploi, etc. | | | | SOLDE DE NON-ACTIVITÉ. par suite DE RETRAIT ou de suspension d'emploi. | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Brute annuelle. | Nette. annuelle. | Nette. par mois. | Nette. par jour. | Brute annuelle. | Nette. annuelle. | Nette. par mois. | Nette. par jour. | Brute annuelle | Nette. annuelle. | Nette. par mois. | Nette. par jour. | Brute annuelle. | Nette. annuelle. | Nette. par mois. | Nette. par jour. |
| fr. c. | fr. | fr. | fr. c. | fr. c. | fr. | fr. | fr. | fr. c. | fr. | fr. c. | fr. c. | fr. c. | fr. | fr. | fr. c. |
| » | » | » | » | 17,810 526 | 16,920 | 1,410 | 47 | 9,947 368 | 9,450 | 787 50 | 26 25 | 7,957 894 | 7,560 | 630 | 21 00 |
| 14,021 052 | 13,320 | 1,110 | 37 00 | 12,126 315 | 11,520 | 960 | 32 | 6,631 578 | 6,300 | 525 00 | 17 50 | 5,305 262 | 5,040 | 420 | 14 00 |
| 9,663 157 | 9,180 | 765 | 25 50 | » | » | » | » | 4,680 000 | 4,446 | 370 50 | 12 35 | 3,751 579 | 3,564 | 297 | 9 90 |
| 8,147 368 | 7,740 | 645 | 21 50 | » | » | » | » | 3,884 211 | 3,690 | 307 50 | 10 25 | 3,107 368 | 2,952 | 246 | 8 20 |
| 6,821 052 | 6,480 | 540 | 18 00 | » | » | » | » | 3,258 947 | 3,096 | 258 00 | 8 60 | 2,614 737 | 2,484 | 207 | 6 90 |

que les sous-directeurs à l'administration centrale du ministère de la marine.

Vu pour être annexé à la loi du 2 mars 1902, délibérée et adoptée par le Sénat et la Chambre des députés.

*Le Président de la République française,*

Signé : ÉMILE LOUBET.

Digitized by Google

*Notification d'un décret, en date du 17 mars 1902, réglant le fonctionnement général du contrôle de l'administration de la marine, en conformité de l'article 4 de la loi du 2 mars 1902.*

Paris, le 19 mars 1902.

Messieurs, j'ai l'honneur de vous notifier le décret ci-joint, en date du 17 mars courant, qui règle le fonctionnement général du contrôle de l'administration de la marine, en conformité de l'article 4 de la loi du 2 mars 1902.

Les principes affirmés dans cet acte s'appliquent à tous les fonctionnaires du contrôle. Qu'ils résident en permanence auprès des services ou qu'ils n'accomplissent qu'une mission temporaire, que leur intervention continue revête le caractère préventif ou que leurs vérifications soient intermittentes et *a posteriori*, ils possèdent les mêmes droits d'investigation. C'est qu'en effet, bien qu'exercé suivant des modalités différentes, leur mandat reste identique : veiller, au nom du ministre, au respect des intérêts du Trésor, des droits des personnes, à l'observation des lois, décrets et règlements qui régissent le fonctionnement administratif, financier, comptable et économique des divers services, proposer toutes les simplifications et améliorations à y introduire.

Une tâche aussi élevée et aussi délicate comporte nécessairement, au centre du Département comme dans les localités maritimes, une indépendance absolue, le droit de provoquer tous les renseignements utiles, la faculté de tout voir sans rien entraver. Ne devant compte de leur inspection qu'au ministre, les contrôleurs ne sont point, hors les cas limitativement prévus par le règlement, obligés d'assister aux opérations des services, mais il est, à peine de nullité, obligatoire de les en aviser. Ils ne peuvent refuser de viser les pièces qui leur sont obligatoirement communiquées, mais ce visa laisse subsister intacte la responsabilité du service de qui l'acte émane. Il constitue simplement l'attestation que la pièce a été présentée au contrôle et que celui-ci a été mis à portée de formuler des observations.

Afin de révéler à l'autorité intéressée l'existence de ces observations et d'empêcher quiconque d'invoquer le prétexte d'ignorance, l'emploi d'un timbre à date à l'encre rouge est rendu réglementaire.

Digitized by Google

C'est, à mon sens, un moyen simple et sûr de favoriser l'action préventive du contrôle et de fixer les responsabilités individuelles sans suspendre l'opération, l'administration restant libre de passer outre, sous sa responsabilité et sous réserve de l'appréciation du ministre.

Ainsi que tous les autres timbres ou cachets officiels (art. 51 du décret du 24 septembre 1896) ces timbres dateurs en caoutchouc, avec manche en bois et à vis de réglage, seront délivrés au contrôle résident des ports et établissements par le service local des travaux hydrauliques. Toutefois, en raison de l'urgence et afin d'assurer l'uniformité de type, une première fourniture, calculée à raison de deux timbres (bleu et rouge) par fonctionnaire du contrôle, sera opérée par les soins du service central. L'empreinte comportera les indications suivantes :

CONTRÔLE RÉSIDENT

*la date (jour, mois et an)*

*le nom du port ou de l'établissement.*

Incidemment, je règle un autre détail se rattachant à l'application du décret. Le chef ou le représentant du contrôle résident dans chaque port ou établissement fera usage de l'imprimé n° 857, pour l'enregistrement des feuilles de route que l'article 11 lui donne désormais qualité pour délivrer aux membres du corps.

La disposition exceptionnelle introduite dans l'avant-dernier alinéa dudit article se justifie par la nécessité de rendre les vérifications de caisses et d'écritures aussi inopinées que possible. Elle est donc strictement limitée aux missions et tournées. Pour tous leurs autres déplacements, les fonctionnaires du contrôle se conformeront à la règle commune en matière de visas d'arrivée et de départ.

Comme la loi organique elle-même, le décret du 17 mars entrera en vigueur du jour où les décrets de formation du nouveau corps auront paru.

J'en résumerai l'esprit en disant que, délégués directs du ministre, les contrôleurs ont le devoir de surveiller les opérations administratives et les dépenses de toute nature, le droit de se présenter partout pour s'assurer que partout la règle est respectée. Leurs observations étant, en principe, placées sous les yeux de tous les

Digitized by Google

intéressés avant de parvenir au ministre, leur intervention est combinée de manière à aider, à éclairer l'action de l'administration et de l'autorité supérieure qui, seules, restent chargées et responsables de la direction et de l'exécution des services.

Je compte sur le bon esprit et le concours de tous pour que l'organisation nouvelle produise les résultats que les Chambres et le Gouvernement en attendent.

Signé : De Lanessan.

---

*Rapport au Président de la République française, suivi d'un décret réglant le fonctionnement général du contrôle de l'administration de la marine, en conformité de l'article 4 de la loi du 2 mars 1902.*

(Du 17 mars 1902.)

Monsieur le Président,

L'article 4 de la loi du 2 mars 1902, portant organisation du corps du Contrôle de l'administration de la marine, contient des dispositions fondamentales sur la nature du contrôle et sur ses droits.

Elles se rattachent toutes à une double préoccupation : assurer au corps du Contrôle l'indépendance nécessaire à l'accomplissement de son mandat, sauvegarder les droits et la dignité du commandement et des agents responsables de la direction et de l'exécution des services, par l'interdiction faite au contrôle de diriger, empêcher ou suspendre aucune opération.

Communes à tous les fonctionnaires du corps, quelle que soit la modalité de leur action, ces dispositions s'appliquent indistinctement aux deux services composant la direction du contrôle comme au contrôle résident des ports et établissements de la marine.

J'estime, en conséquence, qu'il y a intérêt, au point de vue de l'unité de doctrine et de la clarté des textes, à réunir dans un seul et même décret les développements et mesures d'application qu'elles comportent.

Cet acte, que j'ai l'honneur de soumettre à votre haute sanction, évitera la répétition des mêmes principes dans chacun des décrets spéciaux qui, aux termes de l'article 3 de la loi, doivent

Digitized by Google

déterminer le fonctionnement du service central de la direction du contrôle, du service des missions, ainsi que du contrôle résident des ports et établissements. Il leur servira de lien et, en quelque sorte, de préface.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'hommage de mon profond respect.

*Le Ministre de la marine,*

Signé : De Lanessan.

---

*Décret réglant le fonctionnement général du contrôle de l'administration de la marine, en conformité de l'article 4 de la loi du 2 mars 1902.*

**(Du 17 mars 1902.)**

Le Président de la République française,

Vu les articles 1, 2, 3, et, spécialement, l'article 4 de la loi du 2 mars 1902, portant organisation du corps du Contrôle de l'administration de la marine ;

Sur le rapport du ministre de la marine,

Décrète :

*Caractère des contrôleurs. — Formules d'appellation.*

Art. 1er. — Les contrôleurs de l'administration de la marine sont les représentants immédiats du ministre et chacun d'eux personnifie, au même degré, la délégation ministérielle, quel que soit d'ailleurs l'échelon occupé par lui dans la hiérarchie propre à son corps.

Ces fonctionnaires doivent donc, dans l'exercice du contrôle permanent, comme au cours de leurs tournées et missions, être reçus par les autorités maritimes, par les directeurs des services, par les officiers, fonctionnaires, employés et agents de tout rang et de tout ordre avec toute la considération qu'exige le caractère spécial dont ils sont alors revêtus, abstraction faite de leur grade.

Les formules d'appellation à employer par eux ou à leur égard consistent dans l'énonciation du grade précédé des mots : Monsieur le...

Digitized by Google

*Commission à leur délivrer.*

Art. 2. — Les fonctionnaires du contrôle reçoivent une commission (modèle ci-joint) signée du ministre et conçue dans des termes de nature à prévenir toutes difficultés dans l'accomplissement de leur mandat.

Lorsqu'ils ont la faculté, étant en service, de revêtir la tenue civile, ils doivent toujours être porteurs de leur commission.

*Attributions.*

Art. 3. — Les contrôleurs de l'administration de la marine se conforment aux instructions du ministre et à la réglementation applicable au service contrôlé dans l'exercice de leurs attributions qui ont été réglées, d'une façon générale, par les articles 1, 2 et 4 de la loi du 2 mars 1902.

Ils exercent ces attributions de deux manières :

Par des inspections inopinées et des investigations sur place dans les services, ainsi que par l'assistance aux opérations administratives et aux commissions ;

Par l'examen des pièces soumises à leur visa.

*Divers modes d'opérer.*

Art. 4. — Ils réclament de l'autorité maritime du lieu où ils ont à accomplir leur mandat tous les ordres et moyens matériels nécessaires pour l'exercice de leurs inspections et vérifications. Ils passent ainsi toute revue d'effectif, font ou requièrent tout recensement qu'ils jugent utiles.

Sur leur réquisition directe, des contre-appels d'ouvriers sont effectués immédiatement, en leur présence, par le personnel des agents techniques des directions de travaux.

Ils ont le droit d'assister à toutes les opérations administratives qui s'accomplissent dans le service qu'ils contrôlent. A cet effet, ils reçoivent, en temps utile, avis préalable de toute séance de commission ou autre réunion se rapportant à ces opérations. Mention dudit avis est faite au procès-verbal, lequel est, dans tous les cas, présenté à leur visa.

...

Digitized by Google

*Étendue de leurs droits d'investigation.*

Art. 5. — Les actes de la direction, comme les faits de la gestion ou de l'exécution des services, sont soumis à leur contrôle. Ils examinent la comptabilité des liquidateurs et des ordonnateurs aussi bien que celle des comptables. Ils ont accès dans les bureaux des directeurs et des chefs de service, dans ceux des fonctionnaires, des officiers, des comptables, des gestionnaires et des employés de tout rang.

Les établissements, magasins, chantiers, ateliers et locaux des divers services leur sont ouverts à toute réquisition.

Ils vérifient inopinément toutes les caisses.

Ils peuvent se faire présenter, pour les examiner soit sur place, soit dans leurs bureaux, à condition d'en donner reçu et de les réintégrer au plus tôt, tous états, rapports avec leurs annexes, registres et pièces de comptabilité et de correspondance, lettres, ordres ministériels ou du commandement, marchés, et, généralement, tous les documents divers de la direction et de la gestion.

Ils arrêtent *ne varietur* les registres sur lesquels ont porté leurs vérifications ou y apposent un visa daté.

*Réunion des conseils d'administration.*

Art. 6. — Les contrôleurs peuvent requérir la réunion des conseils d'administration pour assister à la vérification de leurs écritures, de leurs caisses, à l'inventaire des ateliers et magasins renfermant le matériel placé sous leur responsabilité et pour leur donner connaissance des résultats de leurs investigations.

*Prohibition de rien diriger ou empêcher. — Mode d'intervention.*

Art. 7. — Les contrôleurs n'exercent aucune action immédiate sur la direction ou sur l'exécution du service. Ils ne peuvent diriger, empêcher ou suspendre aucune opération.

Ils se bornent à rappeler les lois, ordonnances, décrets, règlements et décisions ministérielles dont ils ont à surveiller l'observation et à provoquer sur les faits et les actes qu'ils contrôlent des explications qui doivent leur être fournies soit de vive voix, soit par



Digitized by Google

écrit, s'ils en font la demande, tant par les chefs des différents services que par les fonctionnaires, officiers, employés ou agents en sous-ordre de tout grade et de tout rang.

Toutefois, quand la situation d'un comptable leur paraît irrégulière, ils peuvent demander son remplacement provisoire à son chef immédiat, sauf à en donner aussitôt avis à l'autorité supérieure du lieu et à en rendre compte d'urgence au ministre par un rapport spécial.

Ils peuvent aussi, en cas de nécessité pressante, faire apposer les scellés sur tous registres et dossiers, sur toutes caisses, ainsi que sur des clôtures, et quand il s'agit de documents, demander à l'autorité supérieure du lieu de se les faire remettre sur reçu. Dans tous les cas, cette autorité, immédiatement informée par eux, statue, par décision écrite, sur les mesures à prendre. Il est donné communication de sa décision au chef de mission et, en cas de départ de ce dernier, comme lorsque l'opération a été effectuée par le contrôle résident, au chef de ce contrôle qui procède à la levée des scellés au moment fixé par la décision et dresse procès-verbal.

*Visa des pièces. — Sa signification. — Cachet bleu ou rouge.*

Art. 8. — Les pièces qui, d'après les règlements, doivent être soumises au visa des fonctionnaires du contrôle sont revêtues de leur signature s'il y a lieu et, dans tous les cas, d'un timbre à date qui est apposé aussi près que possible de la place réservée à l'autorité administrative qui a signé ou doit signer en dernier lieu.

Le timbre est à l'encre bleue quand le contrôle ne formule aucune observation, à l'encre rouge s'il en présente une, ladite observation ne devant jamais être consignée sur la pièce elle-même.

L'accord intervenu ultérieurement entre le contrôle et le service contrôlé se manifeste, si la pièce n'est pas refaite, par l'apposition, au-dessous du timbre rouge, d'une seconde empreinte à l'encre bleue.

L'administration est toujours libre de passer outre aux observations du contrôle.

Par contre, le visa ou la signature du contrôleur sur les pièces qui y sont soumises ne peut, en aucun cas, être invoqué à la décharge des officiers, fonctionnaires ou agents responsables ; il cons-

Digitized by Google

tate seulement que le contrôle a été mis en mesure de présenter ses observations.

*Forme des observations ou des rapports.*

Art. 9. — Pour l'établissement, l'examen local et la transmission de leurs cahiers d'observations et de leurs rapports, les contrôleurs se conforment aux règles de fond et de procédure tracées par décret spécial ou par les instructions ministérielles.

*Assistance aux conseils ou commissions.*

Art. 10. — Le fonctionnaire du contrôle assistant aux délibérations de tout conseil ou commission y a voix représentative.

Il siège en face du président.

Il a le droit de faire soit annexer, soit insérer ses représentations au procès-verbal, suivant que ledit procès-verbal est ou non destiné à être produit hors du Département de la marine, comme pièce justificative de dépense ou comme document de comptabilité.

*Ordres de déplacement. — Délivrance et visa des feuilles de route.*

Art. 11. — Les ordres de déplacement des fonctionnaires du contrôle leur sont donnés : à Paris, par le directeur du contrôle ; dans les ports et établissements, par le chef du contrôle résident auquel ils sont attachés.

Par dérogation aux dispositions générales des articles 25 et 26 du décret du 12 janvier 1870, les feuilles de route leur sont délivrées, dans les formes réglementaires, par ces mêmes autorités. En outre, dans le cours de leurs missions et tournées, faculté leur est laissée, soit de s'adresser à l'autorité militaire ou municipale pour faire constater les dates de leur arrivée et de leur départ, soit même de faire certifier ces dates par le chef de mission ou, quand ils opèrent seuls, de les certifier eux-mêmes, au fur et à mesure des mouvements et sous leur propre responsabilité.

Quant aux indemnités de route et de séjour auxquelles ont droit les contrôleurs, elles sont, suivant la règle commune, liquidées et ordonnancées par les fonctionnaires compétents.

Digitized by Google

*Exécution du décret. — Abrogation des dispositions antérieures.*

Art. 12. — Le ministre de la marine est chargé d'assurer l'exécution du présent décret, qui abroge toutes les dispositions contraires des actes antérieurs.

Fait à Paris, le 17 mars 1902.

Signé : ÉMILE LOUBET.

**Par le Président de la République :**

*Le Ministre de la marine,*

Signé : DE LANESSAN.

Digitized by Google

MINISTERE
DE LA MARINE.

DIRECTION
DU CONTRÔLE.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

DÉCRET
du 17 mars 1902.

Enregistré, à la Direction du Contrôle, sur la matricule f° .

P. O.
*Le Chef du Secrétariat.*

# COMMISSION

DE

# CONTRÔLEUR DE L'ADMINISTRATION DE LA MARINE.

*Nous, Ministre de la marine,*

*Donnons commission à M.*

1° De procéder dans les arsenaux, établissements de la marine en France et aux colonies, ports secondaires, quartiers de l'inscription maritime, ainsi qu'à bord des bâtiments de la flotte énumérés dans nos instructions, à toutes les opérations d'inspection ou de vérification à lui confiées par lesdites instructions sans en excepter aucun détail de l'administration maritime;

2° De réclamer de l'autorité maritime du lieu où il a à accomplir son mandat tous les ordres nécessaires pour l'exercice de ses inspections et vérifications, de passer toute revue d'effectif, de faire ou de requérir tout recensement qu'il jugera utiles;

3° De vérifier inopinément toutes caisses, de se faire présenter par les directeurs ou chefs des divers services, par les ordonnateurs secondaires, par les conseils d'administration et officiers comptables, ainsi que par les entrepreneurs et fournisseurs, dans les termes de leurs marchés, les registres et pièces de comptabilité et de correspondance, les lettres, ordres ministériels ou du commandement, marchés, et, généralement, tous les documents et renseignements utiles à son examen;

4° De requérir, s'il le juge nécessaire, la réunion de tous conseils d'administration pour assister à la vérification de leurs écritures ou de leurs caisses, à l'inventaire des ateliers et magasins renfermant le matériel placé sous leur responsabilité et pour leur donner connaissance des résultats de ses investigations.

EN CONSÉQUENCE, ENJOIGNONS :

A tous directeurs, chefs de service, ordonnateurs secondaires, conseils d'administration, officiers et agents comptables en deniers ou en matières d'ouvrir leurs bureaux, leurs magasins, leurs ateliers et leurs caisses, à la réquisition dudit M. , muni de la présente, de lui exhiber leurs fonds et valeurs, de lui représenter tous leurs livres, registres et documents particuliers ou généraux d'administration et de comptabilité en

Digitized by Google

deniers ou en matières, afin de le mettre à portée de prendre une connaissance entière de toutes les parties du service dont ils sont chargés, ainsi que de lui fournir tous renseignements et explications qui leur seront demandés.

A tous entrepreneurs et fournisseurs, de lui ouvrir leurs magasins ou ateliers et chantiers, sur présentation de sa commission, et de lui exhiber, sur sa réquisition, tous registres, pièces de comptabilité et documents officiels, dans les termes de leurs marchés.

INVITONS toutes les autorités maritimes à reconnaître et à seconder ledit M. , en sa qualité de contrôleur de l'administration de la marine, dans l'exercice des fonctions ci-dessus énoncées, et à lui prêter aide et assistance sur sa réquisition.

Paris, le 19 .

SIGNATURE du Titulaire : *Le Ministre de la marine,*

---

*Notification d'un décret en date du* 1er *avril* 1902, *déterminant le fonctionnement de la direction du contrôle*, Service central *et* Service des missions, *en exécution de l'article* 3 *de la loi du* 2 *mars* 1902.

Paris, le 1er avril 1902.

Messieurs, j'ai l'honneur de vous notifier un décret en date du 1er avril courant qui, en exécution de l'article 3 de la loi organique du 2 mars 1902, détermine le fonctionnement de la direction du contrôle, *service central* et *service des missions*.

Ainsi que je l'ai précédemment décidé pour le décret du 17 mars, réglant le fonctionnement général du contrôle de l'administration de la marine en conformité de l'article 4 de la loi susvisée, l'acte ci-joint entrera en vigueur du jour où les décrets de formation du nouveau corps auront paru.

A titre transitoire et pour l'année en cours, les propositions que prévoit son article 5 me seront adressées le 1er mai prochain par le contrôle résident des ports militaires.

Figureront sur un même état, et dans l'ordre des catégories ci-après désignées, tous les services dont la dernière vérification est antérieure au 1er janvier 1901 :

1° Les ports secondaires de l'arrondissement (tous les services

Digitized by Google

administratifs et comptables du port chef-lieu de sous-arrondissement, y compris l'inscription maritime);

2° Les quartiers (autres que le chef-lieu d'arrondissement et les chefs-lieux de sous-arrondissement);

3° Les corps organisés (gendarmerie maritime, ouvriers d'artillerie, artificiers, etc.), le dépôt des équipages de la flotte et ses annexes;

4° Les bâtiments de la flotte présents au port;

5° Les services administrés comme les bâtiments de la flotte (défense mobile, défense fixe, mouvements du port, école des mécaniciens, etc.).

En regard de chacun de ces services, quartiers, corps et bâtiments, le chef du contrôle résident mentionnera la date de la dernière vérification et indiquera quels sont ceux qu'il propose de faire inspecter par ses propres moyens dans le courant de l'année 1902.

En dehors de ces dispositions transitoires, je ne signalerai à votre attention que quelques points intéressant le service des missions.

Dans les articles 33 et suivants, relatifs aux présentations et visites des fonctionnaires du contrôle en mission, il a été tenu compte des facilités données aux contrôleurs de la guerre par les articles 5, 6 et 7 du décret du 16 août 1898. Leur rédaction est, par ailleurs, en harmonie avec les règles générales du décret du 4 octobre 1891 sur le service des places, modifié le 7 mars 1895 (art. 108, 307 et 308).

L'article 6 de la loi du 2 mars 1902 porte que le statut militaire du corps du Contrôle de l'administration de l'armée devient applicable au corps du Contrôle de l'administration de la marine, notamment au point de vue des honneurs et préséances. En attendant que le texte du règlement sur le service des places soit remanié en conséquence, les contrôleurs en mission seront convoqués aux cérémonies officielles dans les mêmes conditions que les contrôleurs résidents et y prendront rang avec eux suivant leur grade.

Dans le présent décret ou, suivant leur nature, dans celui du 17 mars 1902, il a été fait état de toutes celles des prescriptions de l'arrêté du 18 octobre 1899 qui étaient compatibles avec la nouvelle

Digitized by Google

organisation du service des missions. Pour ne pas multiplier les textes, je reproduis ci-après certaines de ses dispositions de détail qui ne sauraient trouver place dans un décret et que je juge néanmoins utilisables pour le corps du Contrôle. Elles constituent, en effet, une application pratique du principe inscrit dans l'article 4 du décret précité du 17 mars, aux termes duquel « les contrôleurs réclament de l'autorité maritime du lieu où ils ont à accomplir leur mandat tous les ordres et moyens matériels nécessaires pour l'exercice de leurs inspections et vérifications ». La présente circulaire remplacera donc à cet égard l'arrêté ministériel du 18 octobre 1899 qui est abrogé.

Le contrôleur général et les contrôleurs arrivant en mission dans un port ou un établissement demandent au chef du contrôle résident qu'un des bureaux de son service soit, s'ils le jugent nécessaire, tenu à leur disposition. Quant aux locaux appartenant à d'autres services du port ou de l'établissement, ils leur sont, sur leur demande, affectés à titre provisoire par les chefs de ces services et, si besoin est, par l'autorité supérieure.

Dans les ports militaires, l'un des gardiens de bureau du contrôle résident et, quand ils le réclament, un planton fourni par l'autorité maritime locale sont attachés momentanément au contrôleur général ou au contrôleur chef de mission.

Dans les ports secondaires et dans les établissements de la marine, en France et aux colonies, un gardien prélevé sur le cadre du service général lui est également affecté.

Dans les ports militaires et dans les lieux où stationnent des bâtiments de la flotte, l'autorité maritime met une embarcation convenable à la disposition du contrôleur général ou des contrôleurs en mission, sur leur première réquisition et sans aucun délai.

Je vous prie d'assurer, chacun en ce qui vous concerne, l'exécution des dispositions contenues dans la présente circulaire et dans le décret qui l'accompagne.

Signé : DE LANESSAN.

---

Digitized by Google

*Rapport au Président de la République française, suivi d'un décret déterminant le fonctionnement de la direction du contrôle*, Service central *et* Service des missions, *en exécution de l'article* 3 *de la loi du* 2 *mars* 1902.

(Du 1er avril 1902.)

Monsieur le Président,

Le projet de décret que j'ai l'honneur de soumettre à votre haute sanction, en exécution de l'article 3 de la loi du 2 mars 1902, détermine le fonctionnement particulier de la direction du contrôle, *Service central* et *Service des missions.* Il complète, à cet égard, le décret du 17 mars, réglant le fonctionnement général du contrôle de l'administration de la marine, en conformité de l'article 4 de la loi organique.

Dans sa rédaction, je me suis attaché à ne jamais perdre de vue l'idée maîtresse que renferment les articles 3 et 7 de la loi et qui a été exposée avec tant de netteté par ses rapporteurs, comme au cours de sa discussion à la Chambre et au Sénat : éviter tout dualisme dans la direction et, par là même, dans l'exécution du service de contrôle.

A cet effet, le législateur a concentré entre les mains du directeur du contrôle, maintenu en permanence auprès du ministre et en contact incessant avec l'administration centrale dont il surveille les opérations, tout ce qui pouvait contribuer à assurer, dans le corps entier du Contrôle, l'unité de direction et la continuité de vues. En chargeant spécialement des missions un second contrôleur général, sous l'autorité du directeur, il a donné à ce service une individualité propre, sans toutefois en faire un organe autonome. Grâce à la coordination que cette unité de direction permettra d'assurer entre le fonctionnement du contrôle résident des ports et établissements et celui des missions, il a pu combiner dans un même système les deux modalités, permanente et mobile, dont l'emploi doit rationnellement varier avec la nature des services à contrôler et des études à entreprendre et, néanmoins, éviter le dangereux écueil de la surabondance et de la superposition des contrôles.

C'est dans cet esprit que le projet de décret ci-joint définit celles

Digitized by Google

des attributions du service central qui ont trait à la direction supérieure, à la distribution et à la centralisation des travaux du contrôle, c'est-à-dire au mandat qu'il tient de la loi de coordonner les efforts des deux autres services et d'en dégager les résultats. Avec une organisation composite, il est d'autant plus nécessaire de donner au rouage central les moyens de régler et de résumer l'action des contrôleurs résidents et des contrôleurs mobiles que certaines de leurs obligations sont communes. En effet, le cadre du service des missions a été calculé, non pas seulement en vue des *études* et des *missions spéciales*, ainsi que des tournées périodiques à faire dans les établissements d'outre-mer qui ne possèdent pas de contrôle résident, mais aussi de façon à lui permettre de participer, dans des proportions variant avec les circonstances, à l'*inspection ordinaire* des ports secondaires et des quartiers, des corps organisés, des dépôts d'équipages, bâtiments de la flotte et services similaires. A l'aide du répertoire sommaire prévu par l'article 9 du décret, le directeur du contrôle veillera à ce qu'il ne se produise ni omission, ni double emploi dans l'exécution de cette partie mixte du service.

Considéré dans son ensemble, le service des missions est, avant tout, un organe d'information et d'étude; il ne constitue point, au regard du contrôle résident des ports et des établissements, un contrôle supérieur. Mais l'institution serait incomplète si le ministre ne se réservait pas le droit de se faire renseigner *de visu*, au moins éventuellement, sur la manière dont les contrôleurs résidents s'acquittent de leurs obligations. Aussi, l'article 32 prévoit-il qu'il peut, à cet effet, donner mandat spécial et personnel au contrôleur général chargé du service des missions. La faculté ainsi ouverte au chef du Département ajoute aux garanties que lui procurent déjà la centralisation et l'étude par le directeur du contrôle de tous les rapports du contrôle résident.

En résumé, dans les dispositions réglant la situation respective du service central et du service des missions l'un vis-à-vis de l'autre et à l'égard du contrôle résident des ports et établissements, je me suis efforcé de répondre aux desseins du Parlement, de souder entre eux ces divers éléments, de façon à en faire un tout complet et homogène et à obtenir de l'organisation nouvelle le meilleur rendement possible.

Digitized by Google

Si vous approuvez mes propositions, je vous prie de vouloir bien revêtir le projet de décret ci-joint de votre signature.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'hommage de mon profond respect.

*Le Ministre de la marine,*

Signé : DE LANESSAN.

---

*Décret déterminant le fonctionnement de la direction du contrôle,* Service central *et* Service des missions, *en exécution de l'article* 3 *de la loi du* 2 *mars* 1902.

(Du 1er avril 1902.)

Le Président de la République française,

Vu le décret du 17 mars 1902 réglant le fonctionnement général du contrôle de l'administration de la marine, en conformité de l'article 4 de la loi organique du 2 mars 1902 ;

Vu les articles 3 et 7 de ladite loi, le tableau A y annexé et, spécialement, le dernier alinéa de l'article 3, ainsi conçu :

« Des décret spéciaux détermineront le fonctionnement du service central de la direction du contrôle, du service des missions et du contrôle permanent des ports et établissements. Ils préciseront notamment quels documents devront être obligatoirement soumis au visa de la direction du contrôle et à celui du contrôle permanent dans les ports militaires et autres établissements de la marine » ;

Sur le rapport du ministre de la marine,

Décrète :

## TITRE PRÉLIMINAIRE.

### Du Directeur du Contrôle.

*Ses attributions. — Mode de nomination.*

Art. 1er. — 1. Le contrôleur général chargé, sous l'autorité immédiate et exclusive du ministre, de la direction du contrôle au ministère de la marine dirige personnellement le service central de cette direction.

Digitized by Google

2. Il a autorité sur le service des missions dans les conditions qui seront indiquées ci-après.

3. Le directeur du contrôle est nommé par décret.

## TITRE PREMIER.

### Du Service central.

---

### SECTION I.

#### ÉNUMÉRATION DE SES ATTRIBUTIONS.

---

*Triple rôle du Service central.*

Art. 2. — Les attributions du service central embrassent :

1° L'administration générale du corps et la direction supérieure des services du contrôle, de façon à coordonner leur fonctionnement ;

2° La centralisation des travaux du contrôle résident des ports et établissements ainsi que du service des missions, à l'effet de poursuivre, auprès des bureaux compétents du ministère, la solution des questions qui y sont soulevées ou traitées ;

3° Le contrôle permanent de l'administration centrale et des services de la marine installés à Paris.

### SECTION II.

#### ADMINISTRATION GÉNÉRALE DU CORPS ET DIRECTION SUPÉRIEURE DES SERVICES DU CONTRÔLE.

---

*Administration générale du corps.*

Art. 3. — Le directeur du contrôle prépare et soumet au ministre toutes les mesures relatives :

Au recrutement du corps du Contrôle ;

A l'avancement dans ce corps ;

Aux récompenses honorifiques et à l'administration du personnel qui le compose ;

A sa répartition entre les trois rouages du service, et pour le contrôle résident, entre les divers ports et établissements.

Digitized by Google

*Bulletins de notes des fonctionnaires du contrôle.*
*Conservation de leurs calepins.*

Art. 4. — 1. Le directeur du contrôle note seul les fonctionnaires du corps placés, au service central, sous ses ordres immédiats, ainsi que les contrôleurs chefs du contrôle résident dans les établissements hors des ports et sur les points du littoral ne faisant pas partie d'un arrondissement maritime.

2. Il note, au second degré, les fonctionnaires du corps employés en sous-ordre au service des missions, dans les ports militaires et sur les points du littoral faisant partie d'un arrondissement maritime, ainsi que les contrôleurs des deux classes et les contrôleurs-adjoints qui seraient appelés à remplir, à l'administration centrale du ministère de la marine, des fonctions donnant à un directeur ou à un chef de service qualité pour les noter au premier degré.

3. Le directeur du contrôle est noté directement par le ministre. Il en est de même des autres contrôleurs généraux. Toutefois le ministre peut déléguer le soin de les noter au directeur du contrôle, lorsque celui-ci est le plus ancien des contrôleurs généraux de 1re classe.

4. Tous les calepins et dossiers individuels des fonctionnaires du contrôle, y compris, sauf indication contraire du ministre, celui du directeur, restent déposés à la direction du contrôle tant que les titulaires sont en activité ou dans la réserve. Ils sont ensuite versés aux archives du ministère de la marine.

5. Les dispositions de détail relatives à l'établissement des bulletins de notes des fonctionnaires du contrôle, ainsi que des propositions formulées en leur faveur pour des distinctions honorifiques, sont réglées par arrêtés ministériels.

*Plan de campagne annuel du service des missions et du contrôle résident.*

Art. 5. — 1. Le directeur du contrôle provoque les ordres du ministre en ce qui concerne la distribution, entre le contrôle résident des ports et le service des missions, du travail d'*inspection courante* des quartiers, ports secondaires, corps organisés, dépôts d'équipages, bâtiments de la flotte et services administrés comme tels, lesquels doivent être, en principe, vérifiés tous les deux ans.

Digitized by Google

2. Cette distribution, destinée à prévenir toute omission ou double emploi, fait l'objet, au 1er décembre de chaque année, pour l'année suivante, de propositions motivées du chef du contrôle résident de chaque arrondissement maritime. Après avis du contrôleur général chargé du service des missions, le directeur du contrôle en arrête les bases, en tenant compte des charges et des obligations respectives des deux organes intéressés. Une fois approuvée par le ministre, la répartition est notifiée au chef du contrôle résident intéressé et au contrôleur général chargé du service des missions.

3. Le chef de chaque contrôle résident n'en conserve pas moins le droit et le devoir stricts de procéder, *en cas d'urgence*, à toutes vérifications et tournées nécessaires, sous la seule condition d'en faire connaître sans retard les motifs au ministre.

4. Le directeur du contrôle suit l'exécution du service commun défini dans le présent article.

*Inspections périodiques réglementaires.*

Art. 6. — Lorsqu'aux termes des règlements, un service autre que ceux énumérés dans le premier alinéa de l'article 5 doit être, périodiquement, l'objet d'une vérification intérieure de la part du contrôle résident, le directeur du contrôle veille, au nom du ministre, à ce que ce contrôle y procède dans les délais prescrits.

*Missions spéciales confiées au service des missions.*

Art. 7. — 1. Le directeur du contrôle provoque les ordres du ministre en vue de la fixation des tournées à effectuer par le service des missions dans les établissements maritimes d'outre-mer qui ne sont pas le siège d'un contrôle permanent.

2. Il soumet au ministre les propositions qui tendent à confier audit service des *missions spéciales* de contrôle, d'enquête ou d'étude touchant le fonctionnement administratif, financier, comptable et économique des divers services, tant à Paris que dans les ports et autres établissements de la marine.

3. La composition et la mise en mouvement des missions incombant au service des missions, en exécution de l'article 5 et des alinéas 1 et 2 du présent article, sont réglées par le ministre sur la

Digitized by Google

proposition du directeur du contrôle. Cette proposition est précédée de l'avis du contrôleur général chargé du service des missions, lorsqu'il est présent à Paris.

*Études et constatations demandées au service des missions.*

Art. 8. — 1. En dehors des missions visées dans l'article 7, pour lesquelles un ordre du ministre est nécessaire, le directeur du contrôle a la faculté de transmettre directement au service des missions, pour examen et avis, les projets de lois ou d'actes réglementaires, les questions d'organisation ou d'administration générale, les affaires contentieuses ou comportant une étude particulière dont il se trouve saisi.

2. Il peut également faire appel au concours du service des missions pour représenter la direction du contrôle, lorsqu'elle a qualité pour intervenir, en dehors de Paris et du bassin de la Seine, dans les constatations relatives aux fournitures et travaux confiés à l'industrie.

3. Les communications du directeur du contrôle au service des missions, ainsi que les réponses de ce service, sont faites obligatoirement par écrit.

*Répertoire sommaire des opérations du contrôle.*

Art. 9. — 1. Afin de faciliter au directeur du contrôle l'exercice des attributions définies par les articles 5, 6 et 7 et aussi pour lui permettre d'apprécier dans quelle mesure il peut user de la faculté inscrite dans l'article 8, il est tenu, au secrétariat de la direction, un *répertoire sommaire*, présentant à tout moment et pour l'ensemble du service la situation des vérifications, inspections et études faites ou restant à faire.

2. Le contrôle résident de chaque port et établissement maritime, ainsi que le service des missions, tiennent, chacun en ce qui le concerne, un extrait du répertoire central.

3. Les instructions du ministre déterminent la forme du répertoire et de ses extraits; elles règlent les détails de procédure se rattachant à leur mise à jour.

*Préparation de tous les actes réglementaires concernant le contrôle.*

Art. 10. — 1. Le directeur du contrôle prépare et soumet au

Digitized by Google

ministre tous projets de lois et d'actes réglementaires spéciaux au corps du Contrôle.

2. Il prépare, en faisant appel dans la mesure où il le juge utile au service des missions, les instructions générales et particulières concernant le fonctionnement et l'exercice du contrôle de l'administration de la marine suivant l'une ou l'autre de ses modalités.

A cet effet, sur l'ordre du ministre, il demande aux directions et services compétents du ministère toutes les communications nécessaires.

Il reçoit de ces directions et services, soit à sa demande, soit sur leur initiative, les renseignements et les propositions tendant à appeler l'attention du contrôle sur les opérations à surveiller plus spécialement et sur les services susceptibles d'être améliorés.

*Intervention dans les actes communs à divers corps.*
*Préparation du budget du contrôle.*

Art. 11. — 1. Le directeur du contrôle intervient obligatoirement dans l'élaboration des actes communs à plusieurs corps qui, préparés par d'autres directions ou services du ministère, intéressent le corps du Contrôle.

2. Il est chargé de la préparation de la partie du budget concernant le corps du Contrôle.

3. Des instructions du ministre règlent les détails de procédure se rattachant à l'exercice des attributions énumérées dans le présent article.

*Réception de la correspondance du contrôle résident.*
*Préparation des réponses.*

Art. 12. — La correspondance du contrôle résident des ports et établissements, ainsi que du service des missions, avec le ministre est remise au directeur du contrôle qui prépare les réponses à faire par le ministre.

Digitized by Google

## SECTION III.

### CENTRALISATION DES TRAVAUX DU CONTRÔLE RÉSIDENT DES PORTS ET ÉTABLISSEMENTS ET DU SERVICE DES MISSIONS.

*Centralisation et examen préalable des travaux du contrôle.*

Art. 13. — 1. Sur le renvoi qui lui en est fait par le ministre, le directeur du contrôle centralise les cahiers d'observations n'ayant pas abouti sur place, les rapports périodiques et éventuels, le études et propositions tendant à une modification de la réglementation existante, en un mot, tous ceux des travaux du contrôle résident des ports et établissements et du service des missions qui comportent l'intervention du ministre.

2. Il en assure l'examen préalable par le service central de la direction du contrôle, de façon à ne saisir les directions et services compétents du ministère que des questions qui, en dernière analyse, présentent un intérêt d'information pratique ou exigent une solution.

*Procédure de transmission desdits travaux, à fin d'étude, aux services du ministère.*

Art. 14. — 1. D'après les résultats dudit examen et sur l'ordre du ministre, il transmet ces documents aux directions et services compétents du ministère en original ou en copie ou seulement sous forme d'extraits.

2. Il poursuit la discussion et la solution des questions qui y sont soulevées ou traitées. Toutes les dépêches, circulaires, instructions ou décisions du pouvoir exécutif relatives à ces questions portent, à la suite des timbres des bureaux intéressés, celui de la direction du contrôle.

3. Les originaux et extraits communiqués sont renvoyés, dans le plus bref délai possible, avec indication de la solution intervenue, au directeur du contrôle qui rend compte au ministre des communications restées sans réponse.

4. Un arrêté ministériel règle en détail la procédure des communications auxquelles la centralisation des travaux du contrôle donne lieu entre le service central de la direction et les autres services et directions du ministère.



Digitized by Google

*Communication à faire, de ces travaux, après solution, aux services du contrôle dont ils émanent.*

Art. 15. — 1. Le directeur du contrôle tient la main à ce que les contrôleurs soient mis en mesure, dans leurs inspections ou vérifications, de constater les suites données aux observations précédentes par les services compétents, en exécution des ordres et décisions ministériels et conformément aux prescriptions de l'article 4 de la loi du 2 mars 1902.

2. A cet effet, le service des missions est, dans tous les cas, informé de la suite qu'ont reçue ses travaux au moyen de la communication qui lui est donnée des documents eux-mêmes par le directeur du contrôle, lors de leur renvoi par les directions et services compétents du ministère.

3. Communication des documents eux-mêmes n'est faite au contrôle résident que lorsqu'il ne se trouve pas déjà informé par l'envoi au port ou à l'établissement d'une dépêche, circulaire, etc., dont l'autorité supérieure locale doit lui donner connaissance dans les quarante-huit heures au plus tard de la réception du courrier.

## SECTION IV.

### CONTRÔLE PERMANENT DE L'ADMINISTRATION CENTRALE ET DES SERVICES DE LA MARINE INSTALLÉS A PARIS.

*Contrôle des services de l'administration centrale.*

Art. 16. — 1. Avec le concours des fonctionnaires attachés au service central de la direction, le directeur du contrôle exerce, en permanence, un contrôle préventif vis-à-vis de l'administration centrale qui prépare les décisions du ministre. Il éclaire le chef du Département sur toutes les opérations, engagées ou consacrées à Paris, qui touchent aux intérêts du Trésor, aux droits des personnes et à l'observation des lois, décrets et règlements.

2. Le directeur du contrôle assiste aux conférences des directeurs de l'administration centrale.

*Attributions générales de la direction du contrôle.*

Art. 17. — 1. En raison du caractère préventif du rôle qui lui est

Digitized by Google

dévolu, le service central de la direction du contrôle a dans ses attributions :

L'examen et le visa, avant présentation au ministre, de tous projets de lois et de tous projets d'actes réglementaires (décrets, arrêtés, décisions, etc.).

L'examen et le visa, avant décision, de tous rapports ou dépêches portant nominations ou promotions, avancements en classe, augmentation de personnel, modifications d'effectifs, mutations en France ou à l'étranger, *entraînant engagement ou liquidation de dépenses;* de toutes ordonnances, propositions de payement ou répartition de fonds; de toutes propositions de concessions de traitements, d'allocations pécuniaires ou autres; de tous cahiers des charges, rapports, marchés, traités de gré à gré, conventions, commandes, transactions, contrats ou engagements de toutes sortes; de toutes questions relatives à l'interprétation des lois, décrets et règlements administratifs; de toutes affaires litigieuses ou contentieuses concernant le Département, sans acception de juridiction; de toutes propositions relatives à la mainlevée des cautionnements, à la constitution des débets envers l'État et aux exonérations à titre gracieux; de tous rapports ou dépêches portant admission à la retraite, concession ou rejet de pension; de toutes liquidations de pensions; de toutes concessions et de tous rejets de secours; de toutes affaires ressortissant au Département de la marine et tendant à constituer l'État débiteur, soit sur les fonds du budget de la marine, soit sur ceux d'un autre Département;

L'assistance aux commissions chargées, à Paris, de passer des marchés et de procéder à des recettes et, dans tous les cas, le visa du procès-verbal de leurs opérations.

2. En ce qui concerne le service de la surveillance des travaux confiés à l'industrie et des recettes en usine, ainsi que l'inspection des fabrications d'artillerie, les communications à faire obligatoirement à la direction du contrôle sont fixées par l'instruction spéciale qui règle, pour toutes les localités, l'intervention des fonctionnaires du contrôle de l'administration de la marine dans les constatations relatives aux fournitures et travaux confiés à l'industrie.

*Attributions spéciales en ce qui concerne le budget.*

Art. 18. — 1. Le directeur du contrôle est tout spécialement

Digitized by Google

chargé de suivre et de contrôler, au nom et pour le compte du ministre, la préparation et l'exécution du budget de la marine et de celui de l'Établissement des invalides.

2. Toutes demandes de crédits supplémentaires ou extraordinaires font l'objet, en cours d'exercice, d'une communication préalable au service central de la direction du contrôle.

3. Sont, en outre, soumis à l'examen et au visa du contrôle :

Les opérations diverses pouvant modifier la situation des crédits (ventilations, transferts, fonds de concours, cessions, réimputations, déclarations définitives de crédits sans emploi et demandes d'annulations).

Tous relevés, toutes situations périodiques ou éventuelles des dépenses engagées émanant des bureaux administrateurs ou de la direction de la comptabilité générale et destinés, soit au ministre de la marine, soit au ministre des finances.

*Documents soumis à ses vérifications.*

Art. 19. — 1. La direction du contrôle a dans ses attributions :

La vérification des documents officiels de toute nature ressortissant aux divers services et directions de l'administration centrale et spécialement :

L'examen des comptes courants tenus à la comptabilité centrale des fonds;

L'examen et la vérification des écritures relatives au service des traites ;

L'examen préalable de tous les comptes financiers, de matériel ou de travaux produits par le Département de la marine;

Le contrôle des opérations de l'Établissement des invalides et, notamment, la vérification et le visa du compte général de l'Établissement, avant qu'il soit soumis à la signature du ministre pour être envoyé à la Cour des comptes.

2. Il est fait, le cas échéant, appel au concours du service des missions, en vue de la vérification approfondie de ces écritures et de ces comptes, dans les conditions définies dans les alinéas 2 et 3 de l'article 7 du présent décret.

Digitized by Google

*Vérifications matérielles lui incombant.*

Art. 20. — 1. Le service central de la direction du contrôle est avisé, en temps opportun, de toutes les vérifications de caisses et de tous les recensements de matériel en approvisionnement, en transformation ou en service, qui ont lieu, soit périodiquement, soit extraordinairement, par ordre du ministre, à l'administration centrale et dans les services de la marine installés à Paris. Il y assiste s'il le juge utile et vise, dans tous les cas, le procès-verbal des opérations.

2. Conformément aux dispositions générales des articles 4 et 5 du décret du 17 mars 1902, le directeur du contrôle peut, après avoir pris à cet égard les ordres du ministre, faire procéder, soit par le service central, soit dans les conditions de l'article 7 ci-dessus, par le service des missions, à telles vérifications inopinées de caisses, à tels recensements de matériel qu'il jugera nécessaires. Il prévient, en ce cas, soit le directeur de la comptabilité générale, ou l'administrateur de l'Établissement des invalides, selon qu'il s'agit de la caisse particulière du ministère ou de la trésorerie générale des invalides, soit le chef du service intéressé s'il s'agit d'un recensement de matériel, afin que ces fonctionnaires se fassent représenter aux vérifications de caisses et désignent des officiers ou fonctionnaires pour assister les contrôleurs dans les recensements de matériel.

*Étendue des droits des fonctionnaires de la direction du contrôle.*

Art. 21. — 1. A l'occasion de l'exercice de leur contrôle et conformément au principe général inscrit dans l'article 4 de la loi du 2 mars 1902, les fonctionnaires attachés au service central sont qualifiés pour proposer toute mesure qu'ils jugeraient utile pour faire disparaître les abus ou pour simplifier et améliorer le fonctionnement administratif des services.

2. Toutes les dépêches, circulaires, instructions ou décisions du pouvoir exécutif relatives à des questions soulevées ou traitées dans ces conditions portent, en tête, le timbre de la direction du contrôle à la suite de celui des bureaux intéressés.

Digitized by Google

*Observations des contrôles extérieurs.*

Art. 22. — 1. Le directeur du contrôle doit recevoir, par les soins de la direction ou service compétent, au fur et à mesure qu'elles lui parviennent, copie de toutes les observations formulées par les contrôles extérieurs (injonctions et référés de la Cour des comptes, arrêts et avis du Conseil d'État, etc.).

2. Les projets de réponse auxdites observations sont, avant présentation au ministre, invariablement soumis à l'examen et au visa du service central de la direction du contrôle.

*Mode d'intervention du contrôle.*

Art. 23. — 1. Les actes et pièces soumis obligatoirement à l'examen et au visa de la direction du contrôle doivent toujours être appuyés de dossiers au complet.

2. Conformément aux dispositions générales de l'article 8 du décret du 17 mars 1902, lesdits actes et pièces sont, après examen, revêtus, s'ils la comportent, de la signature du directeur du contrôle ou du fonctionnaire ayant qualité pour le remplacer et, dans tous les cas, du timbre à date, à encre rouge ou bleue, selon qu'ils donnent ou non lieu à observations.

3. Les détails de la procédure relative à l'exercice permanent du contrôle près de l'administration centrale et des services de la marine installés à Paris sont réglés par un arrêté ministériel.

## SECTION V.

### ORGANISATION INTÉRIEURE DU SERVICE CENTRAL DE LA DIRECTION DU CONTRÔLE.

*Du directeur du contrôle. — Adjoint au directeur.*
*Chef du secrétariat de la direction.*

Art. 24. — 1. Le directeur du contrôle exerce, à titre personnel, celles des attributions définies dans la section II du présent décret qui ont trait aux notes, à l'avancement, aux récompenses honorifiques des fonctionnaires du contrôle de l'administration de la marine.

Digitized by Google

2. Sous la réserve spécifiée ci-dessus, il est, en cas d'absence ou d'empêchement, suppléé par le plus ancien des contrôleurs de 1re classe attachés au service central de la direction. Ce contrôleur, désigné par arrêté ministériel, porte le titre d'*adjoint au directeur du contrôle*. Il reçoit le même traitement que les sous-directeurs à l'administration centrale du ministère de la marine.

3. L'un des contrôleurs du service central, choisi par le directeur, remplit sous son autorité exclusive et, s'il est absent ou empêché, sous les ordres de l'adjoint au directeur, les fonctions de *chef du secrétariat de la direction du contrôle*.

4. L'adjoint au directeur peut être chargé, cumulativement, des fonctions de chef du secrétariat. En ce cas, il est dispensé de tout autre service.

*Fonctionnement intérieur de la direction du contrôle.*

Art. 25. — 1. Les divers bureaux de l'administration centrale et les services de la marine installés à Paris sont répartis, suivant les ordres du directeur du contrôle, entre les contrôleurs attachés au service central. Ces fonctionnaires assurent à la fois le contrôle permanent desdits bureaux et services, conformément aux dispositions de la section IV du présent décret, l'examen préalable et la discussion contradictoire avec ces bureaux, dans les conditions définies dans la section III, des questions soulevées ou traitées par le contrôle résident des ports et établissements et par le service des missions.

2. Toutes les notes d'observations et les communications officielles du service central de la direction du contrôle sont signées par le directeur, et, en cas d'absence ou d'empêchement, par son suppléant.

3. Des ordres du directeur règlent les détails du fonctionnement intérieur du service central.

Ceux qui se rattachent aux relations de ce service avec le service des missions ou avec le contrôle résident des ports et établissements de la marine sont l'objet, suivant le cas, d'arrêtés ou d'instructions du ministre.

---

Digitized by Google

## TITRE II.

### Du Service des missions.

*Du contrôleur général chargé du service des missions.*

Art. 26. — 1. Un contrôleur général désigné par le ministre est, sous l'autorité du directeur du contrôle, spécialement chargé du service des missions.

2. Avec l'assistance des fonctionnaires du contrôle attachés à ce service, il assure la *préparation et l'exécution* de toutes les missions, vérifications et études qui lui sont confiées dans les conditions indiquées par les articles 5, 7, 8, 19 et 20 du présent décret.

*Ses attributions.*

Art. 27. — 1. Suivant leur importance et conformément aux ordres du ministre, le contrôleur général chargé du service accomplit en personne les missions et tournées ou est remplacé, comme chef de mission, par le plus élevé et le plus ancien en grade des fonctionnaires du contrôle désignés pour les accomplir. Lorsqu'il est présent à Paris, les propositions concernant la composition et la mise en mouvement de chaque mission sont, conformément à l'article 7 du présent décret, précédées de son avis.

2. Sous réserve des attributions du directeur du contrôle telles qu'elles sont définies dans le titre Ier, il règle les détails se rattachant à la direction intérieure et à l'exécution de son service.

3. Il a sous ses ordres et note au premier degré les contrôleurs attachés au service des missions.

*Durée des missions.*

Art. 28. — La préparation de la mission, vérification ou étude, commence à partir du moment où le service des missions est saisi sur l'ordre du ministre ou, dans les conditions prévues à l'article 8, par le directeur du contrôle.

Son exécution cesse du jour où ce service remet son rapport ou son avis.

Digitized by Google

*Missions spéciales.*

Art. 29. — Les missions spéciales de contrôle, d'enquête ou d'étude visées dans l'article 7 du présent décret sont ou bien fixées d'office par le ministre qui, en ce cas, notifie sa décision par l'intermédiaire du directeur du contrôle, ou bien approuvées par le ministre sur la proposition de ce directeur, qu'elles émanent de sa seule initiative ou qu'elles se rattachent à la demande d'une des autorités ayant qualité pour provoquer l'envoi d'une mission.

*Autorités qualifiées pour provoquer une mission.*

Art. 30. — Ont qualité pour provoquer l'envoi d'une mission de contrôleurs, en vue d'une vérification ou de l'examen de telle ou telle question déterminée se rattachant au fonctionnement administratif, financier, comptable et économique des services :

1° Les préfets maritimes et les directeurs des établissements de la marine où fonctionne le contrôle résident, soit que ce contrôle n'ait pas les moyens de satisfaire immédiatement à la demande de concours qu'ils lui ont adressée, soit qu'ils préfèrent saisir d'emblée le ministre;

2° Les commandants en chef d'une force navale et les commandants de la marine ne relevant pas de l'autorité d'un préfet maritime ;

3° Les directeurs et chefs de service du ministère de la marine, dans les conditions définies à l'article 10 du présent décret, ainsi que les directeurs des services ou des établissements autonomes installés à Paris ;

4° Les chefs du contrôle résident dans les arrondissements maritimes et les établissements de la marine, à condition de spécifier l'urgence de l'opération et l'insuffisance des moyens dont ils disposent ;

5° Le contrôleur général spécialement chargé du service des missions.

*Instructions particulières à chaque mission.*

Art. 31. — 1. Les instructions particulières données aux contrôleurs par le ministre fixent les points qui doivent être l'objet de leur

Digitized by Google

mission, sans préjudice du mandat général qu'ils tiennent de l'article 4 de la loi organique du 2 mars 1902 de proposer toute mesure qu'ils jugeraient utile pour faire disparaître les abus et pour simplifier et améliorer le fonctionnement administratif des services.

2. Dans leurs investigations, ils se conforment aux prescriptions dudit article 4 et du décret du 17 mars 1902 rendu pour son exécution.

*Mission spéciale et personnelle du contrôleur général chargé du service. Bulletins de notes à établir.*

Art. 32. — 1. Lorsque le ministre désire être renseigné *de visu* sur le fonctionnement du contrôle résident d'un port ou d'un établissement de la marine, il donne mandat spécial et personnel à cet effet au contrôleur général chargé du service des missions. Sur l'ordre du ministre et en utilisant, si besoin est, le concours prévu par l'article 10 du présent décret, le directeur du contrôle prépare et soumet à sa signature les instructions nécessaires.

2. Dans le cas visé par le paragraphe précédent, les appréciations du contrôleur général sont, immédiatement après sa mission, consignées par lui sur des bulletins individuels de notes pour chacun des fonctionnaires intéressés. Ces bulletins sont classés dans les calepins et demeurent annexés aux notes de l'année en cause. Les propositions qu'ils contiennent ne sont acquises que si elles sont maintenues dans les notes annuelles.

*Obligations du contrôleur, chef de mission, arrivant dans un port militaire.*

Art. 33. — 1. A son arrivée dans un port militaire, le contrôleur général ou le contrôleur chef de mission se présente au préfet maritime à qui il fait connaître les noms de ses collaborateurs et laisse son adresse.

2. Conformément au règlement sur le service des places, le contrôleur général en mission fait, à équivalence de grade, la première visite aux officiers généraux et aux hauts fonctionnaires des divers services. Toutefois, lorsque son séjour dans le port doit être d'assez courte durée, il a la faculté de limiter aux officiers généraux et aux hauts fonctionnaires chargés des services que sa mission concerne, y compris le chef du contrôle résident, les visites qu'il doit faire ou recevoir.

Digitized by Google

3. Le contrôleur chef de mission ne doit de visites qu'aux chefs des services que sa mission concerne et au chef du contrôle résident.

4. Lorsque la mission doit s'effectuer hors du port chef-lieu, le contrôleur général ou le contrôleur qui en est le chef informe par écrit de son arrivée le préfet maritime, ou en Algérie et en Tunisie, le commandant de la marine ainsi que le chef du contrôle résident.

*Obligations du contrôleur, chef de mission, arrivant dans une localité autre qu'un port militaire.*

Art. 34. — 1. Hors des ports militaires et à équivalence de grade, les fonctionnaires du contrôle chefs de mission se présentent chez le commandant d'armes.

2. S'ils sont d'un rang supérieur au sien, ils se bornent à l'informer par écrit de leur arrivée, de leur adresse et des noms de leurs collaborateurs.

*Obligations du contrôleur, chef de mission, arrivant dans un port secondaire ou un établissement de la marine en France.*

Art. 35. — 1. A son arrivée dans un port secondaire ou dans un établissement de la marine hors des ports, le contrôleur chef de mission se présente, suivant le cas, au commandant de la marine, au chef du service de la marine ou au directeur de l'établissement à qui il fait connaître les noms de ses collaborateurs et laisse son adresse.

2. Dans les mêmes circonstances et à équivalence de grade, le contrôleur général en mission fait la première visite au représentant de la marine; il l'informe par écrit, si son rang est supérieur à celui de ce dernier.

3. En ce qui concerne le chef du contrôle résident, la première visite est, comme dans les ports militaires, toujours faite par le contrôleur chef de mission et seulement à égalité de grade par le contrôleur général.

*Obligations du contrôleur, chef de mission, arrivant dans une force navale.*

Art. 36. — Lorsqu'il doit procéder à l'inspection administrative d'un ou plusieurs bâtiments faisant partie d'une force navale, le

Digitized by Google

contrôleur général ou le contrôleur chef de mission se présente préalablement au commandant de cette force navale.

*Obligations du contrôleur, chef de mission, arrivant dans un établissement de la marine aux colonies.*

Art. 37. — 1. Lorsqu'il doit procéder à l'inspection administrative d'un établissement de la marine aux colonies, le contrôleur général où le contrôleur chef de mission se présente, à son arrivée dans la colonie, au gouverneur ou à son suppléant.

2. Le contrôleur chef de mission se présente au commandant de la marine ou au directeur de l'établissement.

3. A équivalence de grade, le contrôleur général en mission fait la première visite à l'autorité maritime locale; il l'informe par écrit, s'il est d'un rang supérieur.

*Missions devant conserver un caractère inopiné.*

Art. 38. — Lorsque le contrôleur général ou le contrôleur chef de mission veut conserver à sa mission un caractère inopiné, il a la faculté d'informer par écrit de son arrivée et des noms de ses collaborateurs l'autorité à qui, d'après les articles 33 et suivants, il doit se présenter le premier, sauf à faire les visites réglementaires dans les quarante-huit heures qui suivent.

*Obligations du contrôleur, chef de mission, arrivant dans un quartier d'inscription maritime.*

Art. 39. — Dans les quartiers de l'inscription maritime, autres que les chefs-lieux d'arrondissement ou de sous-arrondissement maritimes, le contrôleur général ou le contrôleur chef de mission informe le commissaire de l'inscription maritime de son arrivée avant de commencer ses opérations.

*Tenue de visites. — Port de la tenue militaire.*

Art. 40. — 1. Les présentations et les visites prescrites par les articles précédents se font en tenue n° 3.

2. Les fonctionnaires du contrôle, en mission, ne sont astreints au port de la tenue militaire que lorsque l'exercice de leur mandat les conduit à bord des bâtiments, dans les casernes et dépôts, dans

Digitized by Google

des commissions et réunions d'officiers, ou les met en contact avec les équipages et les autres corps organisés de la marine.

3. Dans toute autre circonstance de service, ils ont la faculté de revêtir la tenue civile et peuvent pénétrer dans les arsenaux et établissements de la marine sur la simple présentation de leur commission.

*Interdiction d'accepter des invitations de la part des services contrôlés.*

Art. 41. — Les fonctionnaires du contrôle, en mission, n'acceptent aucune invitation de la part des chefs ou agents quelconques appartenant aux services par eux inspectés.

*Concours à réclamer, le cas échéant, du contrôle résident.*

Art. 42. — 1. Lorsque ses instructions le comportent, le contrôleur général en mission peut requérir le chef du contrôle résident dans les ports et les établissements de la marine de procéder à toute investigation, vérification ou constatation ressortissant aux attributions de ce dernier.

2. Sous la même réserve, il peut, au port chef-lieu, se faire assister dans ses opérations par l'un on l'autre des fonctionnaires du contrôle résident, à charge d'en informer le chef de ce contrôle.

3. Tout contrôleur en mission jouit de la plus grande latitude pour se renseigner auprès des fonctionnaires du contrôle résident qui doivent lui fournir, soit à sa demande, soit de leur propre initiative, les indications se rapportant à l'objet de sa mission.

*Établissement des rapports de mission.*

Art. 43. — 1. Après chacune de leurs opérations, les contrôleurs du service des missions établissent un rapport distinct par service, en se conformant, pour les détails de forme et de procédure, à l'instruction générale sur les rapports du contrôle.

2. Lorsqu'ils sont réunis en groupe, le chef de mission vise les rapports avec ou sans observations et les appuie, s'il y a lieu, d'un rapport d'ensemble.

3. Sauf urgence, ces rapports ne sont adressés au ministre (Direction du contrôle) qu'après avoir été revêtus de l'attache du

Digitized by Google

contrôleur général chargé du service des missions, lorsqu'il n'a pas pris part en personne à l'exécution de la mission qu'ils concernent.

*Exécution du décret. — Abrogation des dispositions antérieures.*

Art. 44. — Le ministre de la marine est chargé d'assurer l'exécution du présent décret, qui abroge toutes les dispositions contraires des actes antérieurs, et, spécialement :

Le titre IX de l'ordonnance du 14 juin 1844, et les arrêtés ministériels des 31 décembre 1844, 22 novembre 1845 et 30 avril 1848 rendus pour son exécution; les décrets des 12 janvier 1853 et 19 mai 1858, le décret du 20 mai 1886, les décrets des 30 mai 1896 et 3 septembre 1898, le décret du 19 avril 1899, ainsi que les arrêtés ministériels des 18 octobre et 1er décembre 1899 et l'instruction du 4 septembre 1900 qui s'y rapportent.

Fait à Paris, le 1er avril 1902.

Signé : ÉMILE LOUBET.

Par le Président de la République :

*Le Ministre de la marine,*

Signé : DE LANESSAN.

---

## ANNEXE.

Les attributions de la Direction du contrôle, telles que les fixe le décret du 1er avril 1902, seront résumées comme suit dans l'arrêté sur les attributions des services de l'administration centrale du ministère de la marine.

### SERVICE CENTRAL.

*1° Administration générale du corps et direction supérieure des services du contrôle de l'administration de la marine.*

Préparation par le directeur du contrôle et présentation à l'approbation du ministre de tout travail de nominations, avancements, mutations et mouvements concernant le corps du Contrôle. — Pro-

Digitized by Google

positions pour la Légion d'honneur, les distinctions universitaires et les autres récompenses honorifiques en faveur du personnel de ce corps.

Préparation des lois, décrets, règlements spéciaux au corps du Contrôle. — Intervention dans l'élaboration des actes qui, préparés par d'autres directions ou services du ministère, intéressent le corps du Contrôle.

Préparation de la partie du budget le concernant.

Direction supérieure des services du contrôle : répartition et surveillance de l'exécution des travaux leur incombant. — Correspondance du ministre avec le contrôle résident des ports et établissements et avec le service des missions. — Préparation des instructions à leur donner.

*2° Centralisation des travaux du contrôle résident des ports et établissements et du service des missions.*

Examen préalable et suite des rapports et autres travaux du contrôle résident des ports et établissements ainsi que du service des missions. — Discussion contradictoire, avec les directions et services intéressés du ministère, des questions qui y sont soulevées ou traitées. — Solution desdites questions, sous le double timbre de ces directions et services et de la direction du contrôle. — Avis de cette solution au service de contrôle intéressé.

*3° Contrôle permanent de l'administration centrale et des services de la marine installés à Paris.*

Examen et visa, avant présentation au ministre, de tous projets de lois et de tous projets d'actes réglementaires (décrets, arrêtés, décisions, etc.). — Examen et visa, avant décision, de tous rapports ou dépêches portant nominations ou promotions, avancements en classe, augmentation de personnel, modifications d'effectif, mutations en France ou à l'étranger, *entraînant engagement ou liquidation de dépenses*. — De toutes ordonnances, propositions de payement ou répartition de fonds. — De toutes propositions de concessions de traitements, d'allocations pécuniaires ou autres. — De tous cahiers des charges, rapports, marchés, traités de gré à gré, conventions, commandes, transactions, contrats ou engagements de

Digitized by Google

toutes sortes. — De toutes questions relatives à l'interprétation des lois, décrets et règlements administratifs. — De toutes affaires litigieuses ou contentieuses concernant le Département sans acception de juridiction. — De toutes propositions relatives à la main-levée des cautionnements, à la constitution des débets envers l'État et aux exonérations à titre gracieux. — De tous rapports ou dépêches portant admission à la retraite, concession ou rejet de pension; de toutes liquidations de pensions ; de toutes concessions et de tous rejets de secours. — De toutes affaires ressortissant au Département de la marine et tendant à constituer l'État débiteur, soit sur les fonds du budget de la marine, soit sur ceux d'un autre Département.

Assistance aux commissions chargées, à Paris, de passer des marchés et de procéder à des recettes.

Intervention[1] dans les constatations relatives aux fournitures et travaux confiés à l'industrie (Service de la surveillance et Inspection des fabrications d'artillerie) lorsqu'elles ont lieu dans des régions et localités pour lesquelles le contrôle résident des ports et établissements n'a pas compétence.

Examen des projets de budgets de la marine et de l'Établissement des invalides. — Contrôle de l'exécution de ces budgets. — Examen et visa des demandes de crédits supplémentaires et extraordinaires; des opérations diverses pouvant modifier la situation des crédits (ventilations, transferts, fonds de concours, cessions, réimputations, déclarations définitives de crédits sans emploi, demandes d'annulations); de tous relevés, de toutes situations périodiques ou éventuelles des dépenses engagées émanant des bureaux administrateurs ou de la direction de la comptabilité générale et destinés soit au ministre de la marine, soit au ministre des finances.

Vérification[1] des documents officiels de toute nature ressortissant aux divers services et directions de l'administration centrale et spécialement : examen des comptes courants tenus à la comptabilité centrale des fonds ; examen et vérification des écritures relatives au service des traites ; examen préalable de tous les comptes financiers de matériel ou de travaux, produits par le Département de la

[1] Avec le concours éventuel du service des missions.

Digitized by Google

marine ; contrôle des opérations de l'Établissement des invalides ; vérification et visa du compte général de l'établissement.

Vérifications de caisses et recensements de matériel à l'administration centrale et dans les services de la marine installés à Paris[1].

Solution, sous le double timbre des directions et services intéressés et de la direction du contrôle, des questions dont le service central de cette direction a pris l'initiative dans les conditions définies à l'article 4 de la loi du 2 mars 1902.

Transmission au directeur du contrôle par les directions et services compétents du ministère d'une copie de toutes les observations formulées par les contrôles extérieurs (Cour des comptes, Conseil d'État, etc.). — Examen et visa, avant présentation au ministre, des projets de réponse auxdites observations.

SERVICE DES MISSIONS.

Préparation et exécution de toutes les missions, vérifications et études confiées soit audit service dans les conditions indiquées par les articles 5, 7, 8, 19 et 20 du décret du 1er avril 1902, soit, à titre personnel, au contrôleur général chargé du service des missions (Art. 32).

Vu pour être annexé au décret du 1er avril 1902.

Paris, le 1er avril 1902.

*Le Ministre de la marine,*

Signé : DE LANESSAN.

---

*Notification d'un décret en date du 18 avril 1902, déterminant le fonctionnement du contrôle résident des ports et établissements de la marine, en exécution de l'article 3 de la loi du 2 mars 1902.*

Paris, le 19 avril 1902.

Messieurs, j'ai l'honneur de vous notifier un décret en date du 18 avril 1902 qui détermine le fonctionnement du contrôle résident des ports et établissements de la marine, en exécution de l'article 3 de la loi organique du 2 mars 1902.

[1] Avec le concours éventuel du service des missions.



Digitized by Google

| Nos D'ORDRE des SECTIONS. | CHERBOURG. | BREST [4]. | LORIENT. | ROCHEFORT. | TOULON. |
|---|---|---|---|---|---|
| 1re section... | Armements-revues [1].<br>Fonds.<br>Bureau central de l'inscription maritime.<br>»<br>Détail des subsistances [2].<br>Service de santé.<br>Services divers [3]. | Armements-revues [1].<br>Fonds.<br>Bureau central de l'inscription maritime.<br>»<br>»<br>Service de santé.<br>Services divers [3]. | Armements-revues [1].<br>Fonds.<br>Bureau central de l'inscription maritime.<br>Détail des approvisionnemts.<br>»<br>Service de santé.<br>Services divers [3]. | Armements-revues [1].<br>Fonds.<br>Bureau central de l'inscription maritime.<br>Détail des approvisionnemts.<br>»<br>Service de santé.<br>Services divers [3]. | Armements-revues [1].<br>Fonds.<br>Bureau central de l'inscription maritime.<br>»<br>»<br>Service de santé.<br>Services divers [3]. |
| 2e section... | Direction des constructions navales.<br>Direction de l'artillerie [2].<br>»<br>» | Direction des constructions navales.<br>»<br>»<br>» | Direction des constructions navales.<br>»<br>Service de la flotte.<br>Direction des défenses sous-marines. | Direction des constructions navales.<br>»<br>Service de la flotte.<br>Direction des défenses sous-marines. | Direction des constructions navales.<br>»<br>»<br>» |
| 3e section... | Service de la flotte.<br>Direction des défenses sous-marines.<br>»<br>Détail des approvisionnemts.<br>»<br>Direction des travaux hydrauliques [2]. | Service de la flotte.<br>Direction des défenses sous-marines.<br>»<br>Détail des approvisionnemts.<br>»<br>» | »<br>»<br>Direction de l'artillerie.<br>»<br>Détail des subsistances.<br>Direction des travaux hydrauliques. | »<br>»<br>Direction de l'artillerie.<br>»<br>Détail des subsistances.<br>Direction des travaux hydrauliques. | Service de la flotte.<br>Direction des défenses sous-marines.<br>»<br>»<br>»<br>» |
| 4e section... | »<br>»<br>»<br>» | »<br>Direction de l'artillerie.<br>Détail des subsistances.<br>Direction des travaux hydrauliques. | »<br>»<br>»<br>» | »<br>»<br>»<br>» | Détail des approvisionnemts.<br>Direction de l'artillerie.<br>»<br>» |
| 5e section... | »<br>» | »<br>» | »<br>» | »<br>» | Détail des subsistances.<br>Direction des travaux hydrauliques. |

[1] C'est, en principe, au contrôleur chargé de la 1re section qu'incombent, dans les conditions définies par l'article 33 du décret ci-joint, les vérifications intérieures des corps organisés, dépôts d'équipages, bâtiments de la flotte et services administrés comme tels.

[2] Lorsque Cherbourg compte à son effectif un quatrième fonctionnaire du contrôle en sous-ordre, une 4e section y est constituée sur les bases fixées pour Brest, par prélèvement sur les trois autres.

[3] Sont compris sous la désignation « services divers » : les prisons, la justice maritime, la bibliothèque du port, l'École d'hydrographie, l'observatoire et le service des cartes, le service électro-sémaphorique.

[4] Lorsque Brest compte à son effectif un cinquième fonctionnaire en sous-ordre, une 5e section y est formée dans les mêmes conditions et avec le même classement qu'à Toulon.

Digitized by Google

Dans les ports militaires, les services contrôlés seront, par application de l'article 4 du décret et de l'arrêté du 15 mars 1902, groupés en sections, conformément au tableau ci-contre. Ce tableau remplace le § 2 de l'instruction du 15 janvier 1901, modifiée le 12 octobre (*B. O.*, p. 38 et 343), dont les autres dispositions restent en vigueur en tout ce qu'elles n'ont pas de contraire à la nouvelle organisation.

Afin de conserver un caractère inopiné aux vérifications de l'administration et de la comptabilité intérieures des corps militaires organisés, des dépôts d'équipages, des bâtiments de la flotte relevant de l'autorité du préfet maritime et des services similaires, et aussi dans un intérêt d'uniformité, l'article 36 du décret dispose que le fonctionnaire du contrôle résident chargé desdites vérifications se présente directement au chef de corps ou au commandant du dépôt, bâtiment ou service administré comme tel. La seule obligation qui soit imposée, au préalable, au contrôleur général, c'est d'informer par écrit le préfet maritime auprès de qui les fonctionnaires du contrôle résident se trouvent une fois pour toutes accrédités, ainsi que le porte l'article 3, par la dépêche les affectant au service de l'arrondissement. Le chef de service sera avisé de l'opération à la fois par le préfet et par le chef de corps ou commandant. Sont abrogées toutes les dispositions antérieures réglant la façon de procéder en ces circonstances et, spécialement, celles contenues dans les circulaires des 5 mars 1889 (*B. O.*, p. 369), 26 décembre 1892 (*B. O.*, p. 732) et 14 mai 1900 (*B. O.*, p. 765).

Dans les ports militaires, le service des mouvements du port met une embarcation convenable à la disposition de tout fonctionnaire du contrôle résident chargé d'une inspection administrative à bord d'un bâtiment, sur sa première réquisition et sans aucun délai.

Parmi les pièces qu'aux termes de l'article 19 du décret les services soumettent obligatoirement d'eux-mêmes au visa du contrôle figurent toutes celles qui doivent être déférées à l'examen du conseil d'administration du port ou de l'établissement. De ce nombre sont les situations de fournitures et les situations d'entreprises en retard. En vue de prévenir toute incertitude ou discussion à leur sujet, j'abroge expressément la dépêche manuscrite du 25 juillet 1866, en vertu de laquelle le tableau présentant l'exposé des faits était seul communiqué à l'inspection; le timbre à date du

Digitized by Google

contrôle sera désormais apposé au bas du cadre dans lequel sont formulées les propositions de l'administration compétente.

Le deuxième paragraphe de l'article 17 rend sans objet les circulaires des 12 février et 3 mars 1900 (*B. O.*, p. 291 et 302). Celles des 15 septembre 1899 (*B. O.*, p. 226), 21 mars 1900 (*B. O.*, p. 430) et 5 novembre 1900 (*B. O.*, p. 801) se trouvent rapportées par les mesures introduites dans les articles 24, 34 et 32 du décret.

Par ailleurs, je me réfère aux termes généraux de son article 47 pour abroger en bloc toutes celles des dispositions des arrêtés, instructions et circulaires qui ont réglé antérieurement les questions de visa obligatoire et de communication à l'inspection des dépêches, pièces et documents. Dans cet ordre d'idées et afin d'éviter, à l'avenir, la multiplicité et l'éparpillement des textes relatifs aux attributions du contrôle, j'ai décidé que son intervention ne devra plus être relatée dans les décrets et règlements sur l'organisation et le fonctionnement des divers services de la marine, si ce n'est par voie de simple référence aux actes rendus, sous le timbre de la direction du contrôle, en exécution de la loi du 2 mars 1902. Les directions et services du ministère devront, par suite, s'adresser à cette direction pour toute addition ou modification auxdits actes que la définition des rapports du contrôle avec les autres services du Département leur paraîtrait comporter.

J'ai condensé dans l'article 40 du décret tout ce qui concerne la situation particulière du contrôleur de l'établissement d'Indret chargé, en même temps, de contrôler certaines opérations effectuées soit à Nantes, où il réside, soit dans le sous-arrondissement. Bien que l'initiative des tournées à entreprendre dans les quartiers autres que celui de Nantes ne lui appartienne pas, il demeure entendu qu'il n'en a pas moins le devoir strict d'informer sans délai, à ces fins, le contrôleur général de l'arrondissement des faits qui s'y produiraient et dont il aurait connaissance. La communication des dépêches continuera de lui être faite par le chef du service de la marine dans le bureau mis, à Nantes, à sa disposition pour l'exercice de son contrôle intermittent. Sous réserve du maintien du *statu quo* en ce qui concerne l'installation de ses bureaux et le logement de son employé à Indret, sont abrogées, comme devenues sans objet, les circulaires des 27 octobre 1876

Digitized by Google

(*B. O.*, p. 585), 23 juillet 1898 (*B. O.*, p. 105) et 26 mars 1900 (*B. O.*, p. 426).

Je vous prie d'assurer, chacun en ce qui vous concerne, l'exécution des dispositions contenues dans la présente circulaire et dans le décret qui l'accompagne.

Signé : DE LANESSAN.

---

*Rapport au Président de la République française, suivi d'un décret déterminant le fonctionnement du contrôle résident des ports et établissements de la marine, en exécution de l'article 3 de la loi du 2 mars 1902.*

(Du 18 avril 1902.)

Monsieur le Président,

Le décret que vous avez bien voulu signer à la date du 1er avril a déterminé, en exécution de l'article 3 de la loi du 2 mars 1902, le fonctionnement particulier de la direction du contrôle : *Service central* et *Service des missions*. Celui que j'ai l'honneur de soumettre à votre haute sanction est prévu par le même article et a spécialement pour objet le fonctionnement du contrôle permanent des ports et établissements de la marine. Ces actes complètent le décret du 17 mars 1902 auquel ils se réfèrent et qui a dégagé, quant à la nature même du contrôle et aux droits et obligations du corps chargé de l'exercer, les principes généraux communs aux trois services.

Aux termes de l'article 3 susvisé, « le contrôle local et permanent est formé de contrôleurs *en résidence* dans chacun des arrondissements maritimes et des établissements hors des ports et, par la suite, dans tels établissements ou sur tels points du littoral que le ministre désignera ». C'est en m'autorisant de cette définition que, dans les mesures d'exécution de la loi, j'emploie l'expression de contrôle *résident*, de préférence à celle de contrôle permanent. Elle indique mieux que le contrôle local n'est pas constitué en vue de suivre dans leur intégralité les actes de direction et les faits de gestion et de comptabilité, mais qu'il opère seulement par épreuves dans les divers services. Je crois utile d'affirmer de toutes manières

Digitized by Google

la conception d'après laquelle les vingt-sept fonctionnaires qui le composent doivent pouvoir concilier la vérification des pièces soumises chaque jour à leur examen avec les multiples obligations de leur service extérieur.

C'est également avec la double préoccupation de faciliter l'action préventive des contrôleurs résidents, sans les inciter à se cantonner dans leurs bureaux que, conformément à l'article 3 de la loi, j'ai fait dresser la nomenclature des documents et pièces à soumettre obligatoirement à leur visa.

En raison de l'intérêt qu'il y a à fixer les relations de service des préfets maritimes et des directeurs des établissements hors des ports avec le contrôle résident, j'ai réglé, dans le projet de décret, les conditions dans lesquelles ils font appel au concours des contrôleurs en vue de recueillir des renseignements ou de procéder aux vérifications d'ordre administratif, financier, comptable ou économique. Dans le même ordre d'idées, j'y ai introduit les principes de l'instruction ministérielle qui régit actuellement l'exercice par le contrôle de son droit de correspondance directe avec le chef du Département, ainsi que la communication préalable de ses cahiers d'observations et de ses rapports aux autorités locales.

J'estime qu'avec un fonctionnement ainsi conçu le contrôle résident procurera, dans toute la mesure compatible avec ses effectifs restreints, les garanties qu'exige l'organisation administrative des arsenaux et établissements de la marine. Fort de son indépendance et de la compétence que lui vaut la permanence de sa fonction dans les questions si complexes d'approvisionnement des magasins et de comptabilité des travaux, il préviendra les erreurs et les abus ou, tout au moins, en en poursuivant le redressement, il les empêchera de dégénérer en habitudes. Son action préventive s'exercera à l'encontre des engagements abusifs de dépenses, comme à l'encontre des payements irréguliers. En signalant à l'administration et à l'autorité supérieure locales les irrégularités qu'il constate et en leur donnant de la sorte les moyens d'y remédier sur-le-champ, le contrôle résident agira aussi bien à leur profit que pour le compte du ministre dont il est destiné à sauvegarder la responsabilité et dont, grâce au droit de correspondance directe, l'intervention en temps opportun se trouve néanmoins assurée en toutes circonstances.

Digitized by Google

C'est donc avec confiance que je vous prie de vouloir bien revêtir le projet de décret ci-joint de votre signature.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'hommage de mon profond respect.

*Le ministre de la marine,*

Signé : DE LANESSAN.

---

*Décret déterminant le fonctionnement du contrôle résident des ports et établissements de la marine, en exécution de l'article 3 de la loi du 2 mars 1902.*

(Du 18 avril 1902.)

Le Président de la République française,

Vu le décret du 17 mars 1902 réglant le fonctionnement général du contrôle de l'administration de la marine, en conformité de l'article 4 de la loi du 2 mars 1902;

Vu les articles 3 et 7 de ladite loi, le tableau A y annexé et, spécialement, le dernier alinéa de l'article 3 ainsi conçu :

« Des décrets spéciaux détermineront le fonctionnement du service central de la direction du contrôle, du service des missions et du contrôle permanent des ports et établissements. Ils préciseront, notamment, quels documents devront être obligatoirement soumis au visa de la direction du contrôle et à celui du contrôle permanent dans les ports militaires et autres établissements de la marine » ;

Vu le décret du 1er avril 1902, déterminant le fonctionnement de la direction du contrôle, *Service central* et *Service des missions*, en exécution de l'article 3 précité;

Sur le rapport du ministre de la marine,

Décrète :

## TITRE PREMIER.

### Du Contrôle des arrondissements maritimes.

---

#### DISPOSITIONS PRÉLIMINAIRES.

*Organisation du contrôle résident.*

Art. 1er. — 1. Sous réserve des attributions de direction supérieure dévolues au directeur du contrôle, par le décret du 1er avril

Digitized by Google

1902, en vue de coordonner le fonctionnement des divers services du contrôle, un contrôleur général dirige, au nom du ministre, dans chaque arrondissement maritime, le contrôle local et permanent formé de tous les contrôleurs en résidence dans cet arrondissement.

2. Ces fonctionnaires sont placés sous les ordres immédiats du contrôleur général, chef du contrôle résident, qui les note au premier degré.

3. Les contrôleurs de tous grades résident au port chef-lieu de l'arrondissement ou du sous-arrondissement, suivant le cas.

*Attributions du contrôleur général.*

Art. 2. — 1. Le contrôleur général de l'arrondissement centralise les travaux des fonctionnaires placés sous ses ordres. Sauf les exceptions prévues dans les articles 34 et 39 du présent décret et dans le troisième alinéa de l'article 7 du décret du 17 mars 1902, il a seul le droit de correspondre directement avec le ministre.

2. Il participe à l'exécution du service de contrôle en procédant personnellement à des vérifications, tant au chef-lieu que dans les autres localités de l'arrondissement.

*Mode d'accréditation des fonctionnaires affectés au contrôle résident.*

Art. 3. — 1. L'affectation de tout fonctionnaire du contrôle au service d'un arrondissement maritime est notifiée au préfet dudit arrondissement par une dépêche qui constitue le titre accréditant ce contrôleur auprès des autorités maritimes locales. La même dépêche est notifiée directement au contrôleur général de l'arrondissement intéressé.

2. Les visites à faire par chaque contrôleur lors de son arrivée au lieu de sa résidence sont déterminées par le décret portant règlement sur le service des places.

## SECTION I.

### DU CONTRÔLE RÉSIDENT AU CHEF-LIEU D'ARRONDISSEMENT.

*Répartition du service entre les contrôleurs. — Étendue de leurs droits.*

Art. 4. — 1. Au port chef-lieu, le contrôle des divers services et

Digitized by Google

directions est réparti entre les contrôleurs résidents d'après un groupement par sections qui est fixé par les instructions ministérielles. Le contrôleur général assigne à chacun de ses subordonnés la section dont il est chargé.

2. Quelle que soit leur situation hiérarchique vis-à-vis du contrôleur général, tous les fonctionnaires du contrôle agissent auprès des services comme délégués directs du ministre. Ils signent leurs cahiers d'observations et leurs rapports de toute nature.

*Remplacement du contrôleur général en cas d'absence ou d'empêchement.*

Art. 5. — 1. En cas d'absence ou d'empêchement, le contrôleur général est remplacé provisoirement par le plus élevé et le plus ancien en grade des fonctionnaires du contrôle attachés au port chef-lieu.

2. Toutes les fois qu'il n'a pas été spécifié dans la dépêche adressée au chef du contrôle résident à l'occasion de son remplacement que le préfet maritime est directement prévenu par Paris de la date exacte à laquelle la mutation doit avoir lieu, avis de cette mutation est immédiatement donné au préfet maritime par le contrôleur général ou, à son défaut, par l'intérimaire lui-même.

3. L'obligation visée dans le paragraphe précédent ne s'applique qu'au cas où l'intérim doit se prolonger au delà de quarante-huit heures.

*Assistance au conseil d'administration du port.*

Art. 6. — 1. Le contrôleur général assiste obligatoirement aux délibérations du conseil d'administration du port.

2. A titre exceptionnel et en informant par écrit le préfet maritime, il peut, s'il est momentanément empêché, se faire remplacer par le plus élevé et le plus ancien en grade des fonctionnaires du contrôle présents au port.

*Attributions générales du contrôle résident.*

Art. 7. — 1. En conformité des articles 1 et 2 de la loi du 2 mars 1902, l'action du contrôle résident s'étend à toutes les opérations qui touchent aux intérêts du Trésor, aux droits des personnes et à l'observation, dans tous les services, des lois, ordonnances, décrets,

Digitized by Google

règlements et décisions ministérielles qui en régissent le fonctionnement administratif, financier, comptable et économique.

2. Dans l'exercice de leurs attributions, les contrôleurs résidents se conforment aux prescriptions de l'article 4 de la loi du 2 mars 1902 et aux dispositions générales du décret du 17 du même mois rendu pour son exécution.

*Surveillance des actes concernant les prises maritimes.*

Art. 8. — Le chef du contrôle résident exerce une surveillance générale sur les actes d'instruction en matière de prises maritimes et émet un avis sur la régularité du dossier avant sa transmission au ministre.

*Contrôle des engagements de dépenses et de la comptabilité financière.*

Art. 9. — Le contrôle résident porte ses investigations sur les engagements de dépenses, l'administration des dotations, la comptabilité des dépenses engagées, l'emploi des crédits délégués. Il veille à la stricte observation de toutes les règles financières.

*Contrôle des dépenses de personnel.*

Art. 10. — Pour le personnel entretenu, les corps organisés et le personnel ouvrier, le contrôle s'assure que les diverses prestations en deniers et en nature sont allouées conformément aux prescriptions réglementaires et aux tarifs en vigueur, que les services sont exactement supputés et régulièrement inscrits sur les matricules, en vue des droits à pension.

Ses vérifications portent particulièrement sur les payements qui ne donnent pas lieu à l'établissement de revues de liquidation.

*Contrôle des corps organisés.*

Art. 11. — 1. En ce qui concerne les corps organisés, dépôts d'équipages, bâtiments de la flotte et services administrés comme tels, le contrôle s'exerce, d'une part, vis-à-vis des officiers préposés à la gestion ou exécution du service et des conseils d'administration qui le dirigent, d'autre part, à l'égard du commissariat chargé de vérifier et de régulariser les dépenses en deniers et en matières desdits corps, dépôts, bâtiments et services.

Digitized by Google

2. Les cahiers d'observations et les rapports concernant leur administration et leur comptabilité intérieures sont adressés directement par les fonctionnaires du contrôle au président du conseil d'administration ou au commandant comptable, afin que les explications et réponses qu'ils comportent y soient consignées. Ils sont renvoyés au contrôle par l'intermédiaire du service du commissariat chargé de la vérification et de la régularisation des dépenses qui, lorsqu'il y a lieu, y ajoute les siennes.

*Vérification périodique des caisses et écritures des comptables en deniers.*

Art. 12. — Les écritures et les caisses de tous les comptables en deniers et, notamment, celles des conseils d'administration de la solde du personnel ouvrier doivent être vérifiées par le contrôle au moins tous les deux ans.

*Contrôle de la constitution de l'approvisionnement.*

Art. 13. — 1. Le contrôle résident surveille la préparation, la passation et l'exécution des contrats.

2. Sans en discuter les clauses techniques en tant que questions d'art, il examine les cahiers des charges, marchés et conventions, au point de vue des besoins réels du service et des ressources de l'approvisionnement, de la nature et de la durée du contrat, des prix; d'une manière générale, il a qualité pour en signaler tous les inconvénients économiques.

3. Il veille à l'observation des règles relatives à la publicité et à la concurrence, à la stricte exécution des clauses des marchés, à la régularité des opérations de recette, à l'établissement des liquidations dans les délais impartis par les règlements.

*Vérification de la situation de l'approvisionnement.*
*Rapport annuel à établir.*

Art. 14. — 1. Le contrôle résident s'assure que l'approvisionnement de service courant est suffisant sans être exagéré et que le matériel à réserver est au complet. Il procède, à cet effet, à toutes constatations utiles.

2. Il inspecte les magasins à l'effet de constater si le matériel y

Digitized by Google

est aménagé de manière à en assurer la conservation et à en faciliter les délivrances et les recensements.

3. Il vérifie la prise en charge pour les entrées, ainsi que la légitimité et l'imputation des sorties.

4. Il porte ses investigations dans les écritures des comptables à tous les degrés et dans les comptes.

5. Il dresse un rapport dans lequel, centralisant et commentant les résultats de ses constatations de toute l'année, il apprécie la situation de l'approvisionnement à tous les points de vue, financier, administratif, comptable et économique, notamment en ce qui a trait aux déficits, aux excédents, à la conservation, à la détérioration et à l'aménagement en magasin.

*Vérification de l'emploi de la main-d'œuvre et des matières aux travaux. Rapport annuel à fournir.*

Art. 15. — 1. Le contrôle résident s'assure qu'aucun ouvrage n'est entrepris qu'en vertu de dispositions réglementaires ou d'ordres émanant de l'autorité compétente et après établissement d'un devis, lorsqu'il y a lieu.

2. Par des contre-appels et par des vérifications fréquentes, il contrôle l'application immédiate et sincère de la main-d'œuvre et des matières aux travaux ordonnés. Il peut requérir tout métrage, cubage et toute constatation comparative.

Il recherche si les dépenses occasionnées par les travaux reçoivent une imputation budgétaire régulière et figurent dans les écritures et les comptes avec le classement tracé par la réglementation en vigueur.

Il vérifie l'exactitude des écritures et des comptes.

3. Il apprécie, au point de vue économique, la gestion des services de travaux, spécialement en ce qui concerne les prix de revient et la conformité des devis avec les dépenses réelles.

4. Il s'assure que les crédits budgétaires relatifs aux travaux n'ont pas été dépassés, ni détournés de leur destination et signale les écarts importants entre les dépenses faites et les prévisions du budget.

5. En résumé, il contrôle à tous les points de vue, administratif, financier, comptable et économique, les dépenses occasionnées par les travaux de toute nature exécutés par l'État et par l'industrie

Digitized by Google

privée et fait connaître dans son rapport annuel sur les comptes des travaux les résultats de ses investigations.

*Contrôle des recensements.*
*Droit pour les contrôleurs d'y procéder eux-mêmes.*

Art. 16. — Le contrôle résident s'assure que les recensements et les récolements concernant le matériel en approvisionnement, en œuvre ou en service, ont lieu aux époques et dans les circonstances déterminées par les règlements.

Il requiert les services d'effectuer ces opérations et procède lui-même à des recensements, s'il le juge utile.

*Contrôle des services de la marine marchande et de l'Établissement des invalides.*

Art. 17. — 1. Le contrôle porte ses investigations sur l'ensemble des services de l'inscription maritime et de l'Établissement des invalides de la marine, dans les quartiers, préposats et syndicats de l'arrondissement.

2. Ses vérifications s'étendent aux caisses de pilotage et aux caisses des prud'homies, associations ou communautés de pêcheurs qui tiennent leur existence légale des décrets actuellement en vigueur sur le pilotage et la pêche maritime.

*Assistance aux conseils et commissions.*

Art. 18. — 1. Conformément au principe général inscrit dans l'article 4 du décret du 17 mars 1902, le contrôle résident est obligatoirement avisé, en temps utile, par les soins de l'autorité chargée de faire les convocations, de la réunion de toute commission où les intérêts administratifs, financiers, comptables et économiques du Département sont débattus et peuvent être engagés. Il est prévenu notamment : des séances d'adjudication, commissions des marchés, commissions de recette de fournitures ou de travaux, commissions de visite de matériel remis, prêté ou réintégré, commissions de condamnation et déclassement de matériel, commissions d'essais des navires livrés par l'industrie, commissions d'armement et de désarmement des bâtiments de la flotte, recensements et récolements de tout le matériel.

Digitized by Google

2. En ce qui concerne le service de la surveillance des travaux confiés à l'industrie et des recettes en usine, ainsi que l'inspection des fabrications d'artillerie, le contrôle résident est avisé dans les conditions fixées par l'instruction spéciale qui règle, pour toutes les localités, l'intervention des fonctionnaires du contrôle de l'administration de la marine dans les constatations relatives aux fournitures et travaux confiés à l'industrie.

3. Le représentant du contrôle assiste aux opérations, s'il le juge utile; dans tous les cas, les rapports et les procès-verbaux qui les constatent sont obligatoirement présentés à son examen et à son visa.

*Documents soumis au visa préalable du contrôle.*

Art. 19. — Sont, en raison du caractère préventif de son rôle, soumis à l'examen et au visa préalable du contrôle résident, dans les conditions définies par l'article 8 du décret du 17 mars 1902 :

1° Les appels adressés aux fournisseurs en vue de la passation de tout traité de gré à gré, de tout achat ou travail sur facture; les cahiers des charges pour fournitures ou entreprises; les marchés, conventions ou engagements de toutes sortes; les pièces et propositions relatives à l'exécution et à la prorogation des contrats; les commandes, les demandes de matériel à Paris, aux ports et aux établissements, ainsi que les situations de magasin signalant les besoins auxquels il doit être pourvu par marchés passés en dehors du port;

2° Indépendamment de celles mentionnées ci-dessus, toutes les pièces d'administration ou de comptabilité qui doivent être soumises au conseil d'administration du port;

3° Les titres de congé ou de permission du personnel à terre ne relevant pas d'un conseil d'administration ou d'un commandant comptable;

4° Les certificats comptables, les mandats de payement sur le Trésor, les demandes de fonds sur exercices clos ou périmés, les ordres de reversement, les certificats de réimputation;

5° Les demandes de mainlevée en matière de bris et naufrages, les propositions de vente ou d'abandon aux sauveteurs, les propositions d'indemnités en faveur des sauveteurs, les liquidations de sauvetage et d'épaves;

Digitized by Google

6° Tous actes relatifs aux instances engagées ou suivies par l'administration locale.

*Documents soumis au visa du contrôle.*

Art. 20. — Sont assujettis au visa du contrôle résident, préalablement à leur transmission à Paris :

Les revues de liquidation ;

Les rapports d'apurement des comptabilités Personnel, Matériel et Vivres des bâtiments et services administrés comme tels ;

Les situations des crédits engagés ;

Les états de cessions ;

Les situations des crédits-matières ;

Les relevés et résumés trimestriels en valeurs des gardes-magasins, l'inventaire annuel des magasins, les états servant à la formation du livret-bleu ;

L'état du nécessaire du service des vivres, la récapitulation générale en valeurs des délivrances de vivres aux non-rationnaires, le compte de gestion du service de l'alimentation dans les hôpitaux, les états de remboursement des journées de traitement dans les hôpitaux pour le personnel étranger à la marine, le compte annuel des hôpitaux ;

Les comptes de travaux et de confections établis par les divers services ;

Les états de prix de revient des bâtiments de la flotte et des immeubles.

*Mode de présentation des pièces soumises au visa du contrôle.*

Art. 21. — 1. Le visa du contrôle sur les mandats de payement précède l'ordonnancement de la dépense. Il n'est apposé sur les autres pièces qu'après qu'elles ont été revêtues de toutes les signatures qui doivent les rendre régulières.

2. Aucune pièce déjà visée par le contrôle ne peut être modifiée sans lui être présentée à nouveau avec une fiche indiquant le motif du changement apporté.

3. Les actes et pièces soumis à l'examen et au visa du contrôle résident doivent toujours être appuyés de dossiers au complet.

Digitized by Google

*Contrôle des mouvements de matériel.*

Art. 22. — 1. Le contrôle résident reçoit chaque jour du surveillant général les billets de sortie de matériel recueillis la veille aux issues ; il les renvoie aux chefs des services intéressés, quand ils ont cessé de lui être utiles.

2. Il est donné chaque semaine communication, dans son bureau, au chef du contrôle résident du registre des ordres de service des gardes-consignes.

*Communication de documents à faire par les services, sur réquisition du contrôle.*

Art. 23. — En dehors des pièces énumérées dans les articles précédents que les services doivent d'eux-mêmes soumettre au visa, le contrôle résident peut requérir des administrateurs et des comptables que communication lui soit donnée, dans ses bureaux, de toute pièce se rattachant soit à la direction, soit à la gestion ou exécution des divers services, ainsi que le prévoient l'article 4 de la loi du 2 mars 1902 et l'article 5 du décret du 17 du même mois.

*Communication des dépêches, ordres, etc., au contrôle.*

Art. 24. — 1. Le contrôleur général de l'arrondissement reçoit communication, en original et annexes comprises, de toutes dépêches ministérielles, mêmes confidentielles, de toutes pièces et de tous documents transmis au préfet maritime par le ministre.

2. Il lui est également donné communication des ordres préfectoraux soit en original, soit en copie.

3. Les communications sus-visées ont lieu au plus tard dans les quarante-huit heures de la réception du courrier ministériel ou de l'émission des ordres locaux. Le renvoi est effectué dans un délai égal.

4. Le chef du contrôle résident porte lesdites communications à la connaissance de chacun des contrôleurs en sous-ordre qu'elles intéressent, en prenant, le cas échéant, toutes les mesures nécessitées par leur caractère confidentiel.

*Mode d'intervention du contrôle.*

Art. 25. — Sous réserve de son droit de correspondre directement

Digitized by Google

avec le ministre toutes les fois que l'intérêt du service l'exige, le chef du contrôle résident requiert d'abord près des chefs de service et, s'il est besoin, près du préfet maritime le respect des intérêts du Trésor et des droits des personnes, l'observation des lois, décrets et règlements.

En conséquence, toutes les fois qu'il n'y a pas un motif spécial et sérieux d'en saisir immédiatement le ministre, il doit transmettre, à fin d'examen ou de décision, aux chefs de service d'abord, puis, s'il est nécessaire, au préfet maritime les cahiers d'observations des contrôleurs en sous-ordre, auxquels il estime qu'il n'a pas été satisfait par les services intéressés.

S'il y a désaccord entre le préfet maritime et le contrôle sur la suite à donner auxdites observations, le ministre est saisi, au moyen du cahier lui-même, par le chef du contrôle résident, à qui ce cahier est renvoyé par l'autorité supérieure locale, après qu'elle l'a émargé de son avis ou de sa décision.

A partir de ce renvoi, le préfet maritime a la faculté de saisir de son côté le ministre des questions soulevées ou traitées par le contrôle et de provoquer ses instructions.

Le chef du contrôle résident donne avis au préfet maritime de la transmission au ministre du cahier d'observations.

*Mode d'instruction des rapports périodiques.*

Art. 26. — L'envoi à Paris par le chef du contrôle résident des rapports périodiques sur la situation des approvisionnements et sur les comptes des travaux est invariablement précédé d'une instruction contradictoire auprès des services contrôlés et d'une communication à l'autorité supérieure locale.

*Mode d'instruction des rapports éventuels.*

Art. 27. — Lorsqu'il n'y a pas une raison grave de les transmettre directement à Paris, ou des instructions du ministre en ce sens, les rapports éventuels consécutifs à l'inspection d'un service sont préalablement examinés sur place et communiqués au préfet maritime qui, après y avoir consigné son avis ou sa décision, les renvoie au chef du contrôle résident chargé de les faire parvenir au ministre.



Digitized by Google

*Emploi de la transmission directe.*

Art. 28. — Lorsqu'en vertu du droit qui lui est réservé par les articles 25 et 27, le chef du contrôle résident adresse un cahier d'observations ou un rapport éventuel à Paris sans étude locale préalable, il fournit au ministre, dans une lettre d'envoi, les motifs de cette transmission directe. Le rapport ou cahier lui est renvoyé à fin d'instruction contradictoire, si le ministre estime qu'il en comporte une.

*Compte rendu annuel des résultats du contrôle.*

Art. 29. — Les fonctionnaires du contrôle résident résument dans un compte rendu annuel, en ce qui concerne leurs observations et propositions d'une certaine importance, les solutions intervenues sur place et les décisions de l'autorité centrale. Ce *tableau analytique des résultats obtenus pendant l'année écoulée* est suivi de tous renseignements utiles sur le fonctionnement général du contrôle résident.

Il est transmis directement au ministre par le contrôleur général de l'arrondissement.

*Mode d'instruction des études personnelles ou propositions spéciales émanant des fonctionnaires du contrôle.*

Art. 30. — 1. Les études personnelles dues à l'initiative des fonctionnaires du contrôle sont adressées directement par la voie hiérarchique au ministre, qui statue sur la suite à leur donner. Lorsqu'il estime qu'elles comportent instruction auprès des services locaux, il consigne sa décision sur ces documents eux-mêmes et les renvoie à ces fins au chef du contrôle résident.

2. Il en est de même des propositions que les contrôleurs formulent en vertu de l'article 4 de la loi organique du 2 mars 1902 et qui tendent à modifier la réglementation existante, lorsqu'elles font l'objet d'un rapport spécial. Quand, au contraire, elles sont présentées au cours d'un rapport périodique ou d'un rapport éventuel consécutif à l'inspection d'un service, elles sont, comme les constatations sur lesquelles elles reposent, soumises à la procédure normale de l'examen local préalable.

Digitized by Google

*Détails de forme et de procédure des cahiers et rapports du contrôle.*

Art. 31. — En dehors des principes posés par les articles 25 à 30 ci-dessus, les détails de forme et de procédure concernant les cahiers d'observations et les rapports des contrôleurs résidents sont fixés par l'instruction générale sur les rapports du contrôle.

*Vérifications effectuées sur la demande des préfets maritimes*[1].

Art. 32. — Sur la demande écrite du préfet maritime, le chef du contrôle résident recueille les renseignements et procède aux vérifications d'ordre administratif, financier, comptable et économique dans toute la mesure compatible avec ses moyens d'action.

S'ils sont insuffisants, il en informe sans retard le préfet maritime. Ce dernier en réfère, sous le timbre de la direction du contrôle, au ministre qui apprécie et charge, s'il y a lieu, le service des missions de procéder à toutes investigations nécessaires.

*Inspection ordinaire des services de l'arrondissement. — Répertoire sommaire. Plan de campagne annuel.*

Art. 33. — 1. Sous la réserve spécifiée ci-dessous, le chef du contrôle résident est chargé d'assurer les vérifications se rattachant à l'*inspection ordinaire* de tous les services de l'arrondissement ; il en suit l'exécution au moyen d'un *répertoire sommaire*.

2. Le 1er décembre de chaque année, il adresse au ministre, ainsi que le prévoit l'article 5 du décret du 1er avril 1902, ses propositions motivées en ce qui concerne les tournées dans les ports secondaires et dans les quartiers de l'inscription maritime extérieurs au port chef-lieu, ainsi qu'en vue de la vérification intérieure des corps organisés, dépôts d'équipages, bâtiments de la flotte et services administrés comme tels.

Le ministre règle la distribution, entre le service des missions et le contrôle résident de l'arrondissement, de ces tournées et vérifications, qui doivent, en principe, atteindre tous les deux ans les corps et services susmentionnés. Celles qui sont attribuées au contrôle résident sont, suivant leur importance et les circonstances de service, effectuées soit par le contrôleur général, soit par l'un des fonctionnaires placés sous ses ordres.

[1] Voir ci-après, page 2095, le décret du 23 juin 1903 qui a modifié le texte de l'art. 32.

Digitized by Google

*Inspections inopinées à effectuer dans l'étendue de l'arrondissement.*

Art. 34. — 1. Nonobstant la répartition visée à l'article précédent, toutes les fois qu'un grave intérêt de service réclame instantanément la présence du contrôle sur un point de l'arrondissement, le chef du contrôle résident, qui en a connaissance, a le droit et le devoir stricts de s'y transporter ou d'y envoyer l'un des contrôleurs placés sous ses ordres, en vue de toutes vérifications et investigations utiles.

2. Il peut, en outre, lorsqu'un fonctionnaire du contrôle résident est appelé à se rendre sur un point de l'arrondissement soit pour un fait isolé, soit pour le service des commissions de recettes ou autres, profiter de son séjour dans un port secondaire ou dans un quartier pour en faire vérifier les écritures et les caisses, alors même que ce soin aurait été attribué au service des missions, sous réserve de l'obligation pour ce fonctionnaire de s'assurer, au préalable, par tous moyens à sa portée et notamment par l'inspection des registres du service, que la vérification n'a pas déjà été opérée.

3. Dans les cas visés par les paragraphes 1 et 2 du présent article, le ministre est immédiatement avisé de l'opération entreprise par l'envoi d'un bulletin sommaire dont la forme sera fixée par les instructions à intervenir en exécution de l'article 9 du décret du 1er avril 1902. Ledit bulletin relate les motifs de toute dérogation apportée à la répartition du service entre les missions et le contrôle résident, telle qu'elle avait été arrêtée par le ministre dans les conditions prévues à l'article 5 du décret précité.

*Concours éventuel à demander au service des missions.*

Art. 35. — Quand le contrôleur général de l'arrondissement juge qu'il ne peut procéder lui-même, ni faire procéder par ses subordonnés à quelque étude, enquête ou vérification urgente, il lui appartient de provoquer l'envoi d'une *mission spéciale*, en se conformant aux prescriptions de l'article 30 du décret du 1er avril 1902.

*Inspection de corps organisés et de bâtiments dans le port chef-lieu.*

Art. 36. — Lorsqu'un fonctionnaire du contrôle résident doit procéder à la vérification inopinée de l'administration et de la

Digitized by Google

comptabilité intérieures, y compris le service et la gestion de l'ordinaire, d'un corps militaire organisé, d'un dépôt d'équipages, d'un bâtiment de la flotte relevant de l'autorité supérieure locale ou d'un service administré comme les bâtiments de la flotte, le contrôleur général en donne avis par écrit au préfet maritime ; le contrôleur se présente directement au chef de corps ou au commandant du dépôt, bâtiment ou service similaire.

2. Il opère ses investigations dans les conditions définies par les articles 3 à 10 inclus du décret du 17 mars 1902 réglant le fonctionnement général du contrôle de l'administration de la marine.

*Inspection de bâtiments faisant partie d'une force navale.*

Art. 37. — Lorsqu'un fonctionnaire du contrôle résident doit procéder à l'inspection administrative d'un ou plusieurs bâtiments faisant partie d'une force navale, il se présente préalablement au commandant de cette force navale.

*Inspections effectuées hors du port chef-lieu.*

Art. 38. — Sont applicables aux fonctionnaires du contrôle résident, au cours de leurs tournées hors du port chef-lieu, les dispositions des articles 34, 35, paragraphes 1 et 2, 38, 39, 40 et 41 du décret du 1er avril 1902 concernant le service des missions.

## SECTION II.

### DU CONTRÔLE RÉSIDENT DANS LES SOUS-ARRONDISSEMENTS MARITIMES.

*Attributions des contrôleurs résidents détachés dans le ressort d'un arrondissement.*

Art. 39. — 1. Sous la réserve spécifiée dans l'article 40, les dispositions de la section I du présent décret sont applicables aux contrôleurs détachés sur les points du littoral situés dans le ressort d'un arrondissement maritime.

2. A raison de leur subordination vis-à-vis du contrôleur général de l'arrondissement, ils doivent faire passer par son intermédiaire ceux de leurs cahiers d'observations qui comportent l'intervention des services du chef-lieu de l'arrondissement ou du préfet maritime,

Digitized by Google

ainsi que tous rapports, lettres et autres documents destinés au ministre.

3. Exceptionnellement, dans les cas d'extrême urgence, ils peuvent correspondre directement avec le ministre, en fournissant dans la lettre d'envoi les motifs de cette dérogation à la procédure normale et en avisant sans retard le contrôleur général de l'arrondissement.

*Attributions particulières du contrôleur résident d'Indret, en ce qui concerne le sous-arrondissement de Nantes.*

Art. 40. — 1. Le contrôleur attaché à titre permanent au service de l'établissement d'Indret est chargé, en même temps, du contrôle du port et du sous-arrondissement de Nantes, dans les conditions définies ci-après.

2. Il reçoit communication, à la diligence du chef du service de la marine, de toutes les dépêches du ministre, des ordres de convocation touchant les réunions du conseil d'administration, de la commission des adjudications et marchés, ainsi que des commissions de recette, de visite et autres, intéressant le sous-arrondissement, lorsque le service de la surveillance des travaux confiés à l'industrie n'est pas chargé de le prévenir directement. Il ne vise obligatoirement que les procès-verbaux des séances constatant les opérations auxquelles il a assisté.

3. En ce qui concerne le fonctionnement dans le sous-arrondissement du service de la surveillance et des recettes en usine, ses attributions sont déterminées par l'instruction spéciale réglant, pour toutes les localités, l'intervention du contrôle de l'administration de la marine dans les constatations relatives aux fournitures et travaux confiés à l'industrie.

4. A l'occasion des opérations visées dans les paragraphes 2 et 3 du présent article, il se déplace sans en référer au préalable au contrôleur général du 3e arrondissement maritime.

5. Il participe, dans la mesure proposée par le contrôleur général dudit arrondissement et fixée par le ministre, conformément à l'article 33 ci-dessus, à l'inspection des quartiers du sous-arrondissement autres que celui de Nantes, dont le contrôle lui incombe en propre.

Digitized by Google

## TITRE II.

**Du contrôle résident en dehors des arrondissements maritimes.**

### SECTION I.

DU CONTRÔLE DANS LES ÉTABLISSEMENTS DE LA MARINE HORS DES PORTS.

*Contrôle des établissements hors des ports. — Résidence des contrôleurs.*

Art. 41. — 1. Sous réserve des mesures transitoires adoptées pour les contrôleurs-adjoints par la décision présidentielle du 19 mars 1902, un contrôleur de 1re classe ou de 2e classe exerce le contrôle local et permanent près des services de la marine, dans chacun des établissements de Ruelle, d'Indret et de Guérigny.

2. Le contrôleur de Ruelle réside à Angoulême, celui d'Indret à Nantes, celui de Guérigny à Nevers.

*Attributions des contrôleurs résidents des établissements hors des ports.*

Art. 42. — 1. Les contrôleurs attachés aux établissements hors des ports remplissent, en tout ce que comportent la nature et l'organisation du service dans ces établissements, des fonctions analogues à celles qui sont attribuées par le présent décret aux contrôleurs généraux des arrondissements maritimes.

Leurs relations de service avec le directeur de l'établissement sont identiques à celles du contrôleur général avec le préfet maritime.

2. Ils correspondent directement avec le ministre.

### SECTION II.

DU CONTRÔLE RÉSIDENT EN DEHORS DU TERRITOIRE CONTINENTAL ET DE LA CORSE.

*Attributions des contrôleurs résidents des établissements situés hors de la métropole.*

Art. 43. — 1. Lorsque dans les établissements de la marine

Digitized by Google

situés hors du territoire continental et de la Corse, il est, en vertu de la faculté ouverte au ministre par l'article 3 de la loi du 2 mars 1902, créé un ou plusieurs postes de contrôle résident, le plus élevé en grade des contrôleurs qui y sont attachés est placé, vis-à-vis de l'autorité maritime supérieure du lieu, dans la même situation que le contrôleur général vis-à-vis du préfet dans un arrondissement maritime.

2. Il correspond directement avec le ministre.

3. Les contrôleurs attachés à l'établissement remplissent, en tout ce que comportent la nature et l'organisation du service, des fonctions analogues à celles des contrôleurs en résidence dans les arrondissements maritimes de la métropole.

## TITRE III.

### Dispositions communes.

*Durée du séjour des contrôleurs affectés au contrôle résident des ports et établissements.*

Art. 44. — 1. Aucun fonctionnaire du contrôle résident ne peut être maintenu dans la même localité pendant plus de six années consécutives décomposées de la façon indiquée ci-après.

2. L'affectation à un port ou à un établissement est faite, en principe, pour trois ans. Ce séjour peut être abrégé par le ministre, notamment en cas de promotion au grade supérieur ou de désignation pour servir à la direction du contrôle.

3. La période triennale peut être renouvelée une seule fois soit d'office, soit sur la demande de l'intéressé, transmise par son chef hiérarchique. La décision est rendue par le ministre, sur le rapport du directeur du contrôle.

*Port de la tenue militaire ou de la tenue civile.*

Art. 45. — 1. Les fonctionnaires du contrôle résident sont astreints au port de la tenue militaire lorsque l'exercice de leur mandat les conduit dans l'intérieur des ports de guerre, à bord des bâtiments, dans les casernes et dépôts, dans les commissions et réunions d'officiers ou lorsqu'il les met en contact avec les équipages et les autres corps organisés de la marine.

Digitized by Google

2. Dans toute autre circonstance de service, ils ont la faculté de revêtir la tenue civile.

*Règlements et instructions d'exécution.*

Art. 46. — Des règlements et des instructions ministériels compléteront les dispositions qui précèdent et en assureront l'exécution.

*Exécution du décret. — Abrogation des dispositions antérieures.*

Art. 47. — Le ministre de la marine est chargé de l'exécution du présent décret, qui abroge toutes les dispositions des actes antérieurs auxquels il se substitue ou qui lui sont contraires et spécialement :

Les articles 5, 8, 120 et le titre V de l'ordonnance du 14 juin 1844 ;

L'article 8, la disposition de l'article 10 relative à la résidence de l'inspecteur, les articles 12 et 84 du décret du 2 mai 1857 ;

L'article 7, la disposition de l'article 9 relative à la résidence de l'inspecteur, les articles 11 et 62 du décret du 18 janvier 1868 ;

La décision présidentielle du 19 octobre 1892 ;

Les décrets des 20, 29 mars et 22 avril 1900 ;

Les dispositions qui, dans les articles 51 à 55 inclus du décret du 31 janvier 1902, concernent l'inspection des services administratifs de la marine ;

Les articles 808, 809, 810 de l'ordonnance du 22 juin 1847, modifiés par les décrets des 25 février 1889 et 30 novembre 1898, l'article 564 modifié par ce dernier décret et l'article 565 du décret du 10 juillet 1895.

Fait à Paris, le 18 avril 1902.

Signé : ÉMILE LOUBET.

Par le Président de la République :

*Le Ministre de la marine,*

Signé : DE LANESSAN.

---

Digitized by Google

*Rapport au Président de la République française, suivi d'un décret réglementant le recrutement des contrôleurs-adjoints de l'administration de la marine, en conformité de l'article 8 de la loi du 2 mars 1902.*

(Du 6 mai 1902.)

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de soumettre à votre signature un projet de décret réglementant le recrutement des contrôleurs-adjoints de l'administration de la marine sur les bases prévues par l'article 8 de la loi organique du 2 mars 1902.

En ce qui concerne la fixation d'un minimum de délai dans l'annonce des épreuves, l'appréciation des candidatures d'après les calepins de notes, ainsi que la durée de validité de la liste établie à la suite de chaque concours, les articles 1, 2 et 5 du nouvel acte reproduisent les dispositions du décret du 16 mars 1899, sur le recrutement des inspecteurs-adjoints qu'il est destiné à remplacer. Les considérations qui ont conduit à les adopter conservent, en effet, toute leur valeur.

Il demeure d'ailleurs entendu, ainsi que la déclaration en a été faite devant le Sénat à l'occasion de la loi sur le contrôle de l'administration de la marine, que les officiers promus capitaines dans les troupes de la marine avant le 7 juillet 1900 continueront de bénéficier du régime transitoire institué par la décision présidentielle du 24 janvier 1901 et pourront, jusqu'au 7 juillet 1904 exclusivement, être admis à se présenter aux concours ouverts pour le grade de contrôleur-adjoint.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'hommage de mon profond respect.

Signé : DE LANESSAN.

---

Digitized by Google

*Décret réglementant le recrutement des contrôleurs-adjoints de l'administration de la marine, en conformité de l'article 8 de la loi du 2 mars 1902.*

(Du 6 mai 1902.)

Le Président de la République française,

Vu l'article 8 de la loi du 2 mars 1902, ainsi conçu :

« Le corps du Contrôle se recrute, pour le grade de contrôleur-adjoint, par voie de concours, parmi les mécaniciens en chef de la marine, les ingénieurs principaux du génie maritime et les commissaires principaux de la marine, sans condition d'ancienneté, ainsi que parmi les lieutenants de vaisseau, les mécaniciens principaux de 1re classe de la marine, les ingénieurs de 1re classe du génie maritime et les commissaires de 1re classe de la marine réunissant au moins quatre années de grade et autorisés par le ministre à se présenter devant un jury d'examen composé de contrôleurs généraux et de contrôleurs. »

Vu le décret du 16 mars 1899, relatif au recrutement des inspecteurs-adjoints des services administratifs de la marine.

Sur le rapport du ministre de la marine,

Décrète :

*Époques des concours. — Délais dans lesquels ils sont annoncés.*

Art. 1er. — Les époques des concours pour le grade de contrôleur-adjoint de l'administration de la marine sont fixées par le ministre, sur la proposition du directeur du contrôle, en raison des vacances prévues dans le corps du Contrôle.

Elles sont, en ce cas, annoncées six mois au moins à l'avance. Ce délai peut être réduit à quatre mois, lorsqu'une vacance imprévue vient à se produire en dehors de la période de validité du concours précédent.

L'avis de l'ouverture de tout concours est immédiatement inséré au *Journal officiel*, ainsi qu'au *Bulletin officiel de la marine.*

*Conditions à remplir pour être autorisé à concourir.*

Art. 2. — Les candidats doivent réunir, au jour de l'ouverture

Digitized by Google

des épreuves écrites, les conditions d'ancienneté de grade exigées par l'article 8 de la loi du 2 mars 1902.

L'autorisation de concourir est donnée par le ministre au vu des calepins de notes et sur le rapport du directeur du contrôle.

*Composition du jury d'examen.*

Art. 3. — Le jury d'examen, présidé par le directeur du contrôle ou, à son défaut, par un contrôleur général, comprend, en outre, deux membres, contrôleurs généraux ou contrôleurs; il est assisté d'un fonctionnaire du contrôle, secrétaire.

Tous sont désignés par le ministre de la marine, sur la proposition du directeur du contrôle. Le contrôleur général appelé, s'il y a lieu, à remplacer ce dernier comme président du jury, ainsi que les deux membres, sont choisis dans l'ensemble du corps; le secrétaire est pris parmi les fonctionnaires attachés au service central de la direction du contrôle.

*Arrêté fixant les détails du concours.*

Art. 4. — Un arrêté ministériel détermine le mode et les conditions du concours.

*Liste d'admissibilité. — Durée de validité.*

Art. 5. — La liste d'admissibilité arrêtée par le jury à la suite de chaque concours est publiée au *Journal officiel* et au *Bulletin officiel de la marine*.

Elle est valable pour douze mois à compter du jour de la première épreuve.

Toutes les vacances à combler pendant cette période annuelle sont attribuées aux candidats déclarés admissibles, en suivant l'ordre de classement; en cas d'ajournement de la promotion dont ils doivent être l'objet, leurs droits leur sont conservés.

Quel que soit leur grade dans leur corps d'origine, les candidats nommés le même jour prennent rang dans le corps du Contrôle d'après leur numéro de classement sur la liste d'admissibilité.

*Exécution du décret. — Abrogation des dispositions antérieures.*

Art. 6. — Le ministre de la marine est chargé de l'exécution du

Digitized by Google

présent décret, qui abroge et remplace le décret du 16 mars 1899 susvisé.

Fait à Paris, le 6 mai 1902.

Signé : ÉMILE LOUBET.

Par le Président de la République :

*Le Ministre de la marine,*

Signé : DE LANESSAN.

---

*Arrêté ministériel déterminant le mode et les conditions du concours pour le grade de contrôleur-adjoint de l'administration de la marine.*

(Du 9 mai 1902.)

Le ministre de la marine,

Vu le décret du 6 mai 1902 réglementant le recrutement des contrôleurs-adjoints de l'administration de la marine, en conformité de l'article 8 de la loi du 2 mars 1902 ;

Vu l'arrêté ministériel du 29 décembre 1899 déterminant le mode et les conditions du concours pour le grade d'inspecteur-adjoint des services administratifs de la marine.

Arrête :

*Demandes d'admission au concours. — Liste des candidats.*

Art. 1er. — Les demandes des officiers réunissant les conditions exigées par l'article 8 de la loi du 2 mars 1902 et par l'article 2 du décret du 6 mai suivant doivent parvenir au ministre par la voie hiérarchique, sous le timbre du bureau chargé de l'administration de chaque corps, un mois au moins avant la date fixée pour l'ouverture du concours. Elles sont immédiatement transmises au directeur du contrôle, en même temps que les calepins de notes.

Ceux de ces officiers qui sont autorisés à concourir sont inscrits successivement sur une liste tenue à la direction du contrôle ; avis leur est donné, par la voie hiérarchique, de cette inscription, ainsi que du port où ils auront à prendre part aux épreuves écrites.

Digitized by Google

*Épreuves du concours. — Conditions d'admission aux épreuves orales.*

Art. 2. — Le concours comprend, dans l'ordre ci-après :

Trois épreuves écrites ;

L'appréciation des notes du candidat ;

Deux épreuves orales.

Le jury d'examen apprécie distinctement la valeur de chacune des trois épreuves écrites et de chacune des deux épreuves orales, ainsi que de celles des calepins, par des chiffres 0 (nul) à 20 (parfaitement)[1].

Nul ne peut être admis à l'examen oral si, à l'écrit, il n'a pas obtenu au moins 42 points pour l'ensemble des trois épreuves, soit la note moyenne 14.

*Épreuves écrites. — Leur programme.*

Art. 3. — Les épreuves écrites consistent dans la rédaction de trois mémoires.

Le premier, sur un sujet de *Droit* ou sur une *Question économique* puisés dans le programme joint au présent arrêté ;

Le second, sur une des matières spéciales d'*Administration de la marine* énumérées ci-après : Recrutement de l'armée de mer ; — Services de l'inscription maritime, de la marine marchande et de l'Établissement des invalides de la marine ; — Législation des pensions civiles, militaires et commerciales ; — Réglementation des gratifications de réforme et des secours ;

Le troisième, sur une matière d'*Administration de la marine* autre que celles comprises dans la précédente énumération.

Sous la rubrique *Administration de la marine*, le programme embrasse l'organisation générale du Département, l'organisation, l'administration, la comptabilité et le contrôle du personnel et du

(1) 0 signifie ..... nul.
1 à 5 ..... très mal.
6 à 7 ..... mal.
8 à 10 ..... médiocre.
11 à 13 ..... passable.
14 ..... assez bien.
15 à 17 ..... bien.
18 à 19 ..... très bien.
20 ..... parfaitement.

Digitized by Google

matériel de tous ses services. Il comporte, en outre, des notions sommaires sur les attributions et le fonctionnement du corps du Contrôle de l'administration de l'armée, de l'inspection générale des finances, de l'inspection des colonies.

*Choix des questions à traiter par écrit.*

Art. 4. — Le jury d'examen, réuni à Paris, détermine en séance secrète l'énoncé des trois questions que les candidats doivent traiter par écrit.

Ces questions, signées par tous les membres, sont renfermées, séance tenante, dans trois enveloppes distinctes, cachetées et scellées, qui portent une suscription visée par le président, indiquant le jour et l'heure où chacune devra être traitée : celle de *Droit* ou de *Matières économiques* d'abord, celle d'*Administration de la marine* (*matières spéciales*) ensuite, celle d'*Administration de la marine* (*service général*) en dernier lieu, avec un intervalle de quarante-huit heures au moins entre chacune d'elles.

Transmises immédiatement aux préfets maritimes, elles sont remises par eux aux contrôleurs généraux, chefs du contrôle résident qui en accusent réception sans retard sous le timbre : Direction du contrôle.

Le préfet maritime se concerte en même temps avec le chef du contrôle résident pour qu'une salle convenablement aménagée et un gardien de bureau soient tenus à la disposition de ce dernier pendant la durée du concours. Il donne, s'il y a lieu, les ordres nécessaires à cet effet et reste, dans tous les cas, chargé d'informer les candidats par l'intermédiaire de leurs chefs, du lieu, du jour et de l'heure assignés à chaque épreuve.

*Compositions écrites. — Durée des séances.*
*Mémoires et bulletins des candidats. — Leur transmission à Paris.*

Art. 5. — L'ouverture de l'enveloppe contenant chacune des questions écrites est faite au jour fixé par le ministre, en présence des candidats, par le contrôleur général du port assisté de deux fonctionnaires du contrôle qui exercent alternativement la surveillance durant chaque épreuve.

Il est accordé aux candidats huit heures pour traiter chacune des questions, séance tenante et sans désemparer.

Digitized by Google

Il leur est interdit, sous peine d'exclusion, d'avoir aucune communication avec qui que ce soit sur les matières du concours et de consulter aucun livre ni cahier.

Les mémoires ne portent ni nom, ni signature.

Chaque candidat inscrit en tête de ses trois mémoires, une même devise. Le jour de la première épreuve écrite, il la reproduit sur un bulletin qui porte ses nom et prénoms, ainsi que sa signature.

Le mémoire de droit ou de matières économiques et le bulletin, placés dans deux enveloppes distinctes et fermées avec un cachet qui est mis à la disposition des candidats, sont remis, l'un et l'autre, par chacun d'eux au fonctionnaire surveillant.

Les enveloppes contenant les mémoires sont réunies dans une autre enveloppe qui est cachetée et scellée.

Les fonctionnaires surveillants inscrivent sur cette enveloppe les mots :

*Port de.....*
*Concours pour le grade de contrôleur-adjoint.*
(Date de la 1re épreuve).
*Mémoires : Droit* ou *Matières économiques* (suivant la nature de la question posée) et ils signent.

Les enveloppes contenant les bulletins sont réunies dans une autre enveloppe, également cachetée et scellée, sur laquelle les mêmes fonctionnaires inscrivent :

*Port de.....*
*Concours pour le grade de contrôleur-adjoint.*
*Bulletins communs aux trois épreuves écrites*, et ils signent.

Ils remettent aussitôt ces deux paquets au contrôleur général, qui les conserve provisoirement.

La seconde épreuve écrite une fois terminée, les enveloppes contenant les mémoires sont, dans les conditions ci-dessus décrites, réunies dans une autre enveloppe sur laquelle les fonctionnaires surveillants inscrivent et signent la mention suivante :

*Port de.....*
*Concours pour le grade de contrôleur-adjoint.*
(Date de la 2e épreuve).
*Mémoires : Administration* (*matières spéciales*).

Digitized by Google

Ce troisième paquet est remis sur-le-champ au contrôleur général qui en demeure dépositaire.

Après achèvement de la dernière épreuve écrite, les enveloppes contenant les mémoires sont, comme les précédentes, réunies dans une autre enveloppe sur laquelle les fonctionnaires surveillants inscrivent et signent la mention ci-après :

*Port de.....*
*Concours pour le grade de contrôleur-adjoint.*
(Date de la 3e épreuve).
*Mémoires : Administration (service général).*

Ce quatrième paquet est remis sur-le-champ au contrôleur général qui le transmet au ministre, sous le timbre de la direction du contrôle, en même temps que les trois autres, et en joignant à cet envoi le procès-verbal des opérations dressé chaque jour par les surveillants, après l'avoir visé et, s'il y a lieu, annoté de ses observations.

*Correction des compositions écrites.*
*Classement des candidats admis à l'examen oral.*

Art. 6. — Lorsque tous les plis renfermant les mémoires et les bulletins des candidats sont parvenus à la direction du contrôle, le président du jury d'examen provoque sa réunion immédiate.

Il ouvre, en séance, les plis contenant les mémoires, répartit ces derniers entre les correcteurs et conserve intactes les enveloppes renfermant les bulletins.

Chaque membre procède d'abord isolément à l'examen des mémoires et inscrit, en regard des devises respectives, ses chiffres d'appréciation personnelle sur un tableau à colonnes préparé par le secrétaire.

Le jury se réunit ensuite pour déterminer de concert le mérite des compositions, d'après le relevé de ces chiffres individuels et leur moyenne pour chaque épreuve.

Le classement d'ensemble une fois terminé, le président procède à l'ouverture des enveloppes contenant les bulletins, de façon à compléter le tableau récapitulatif, tenu par le secrétaire, de l'indication du nom de chaque candidat.



Digitized by Google

*Lecture des calepins et appréciation des notes de ces candidats.*

Art. 7. — Après avoir opéré le classement des épreuves écrites, le jury procède à la lecture des calepins et à l'appréciation des notes des candidats qui, ayant obtenu, pour l'ensemble des trois épreuves, 42 points au moins (soit la moyenne générale 14), sont admis à passer l'examen oral.

*Épreuves orales. — Leur programme. — Choix des questions. Tirage au sort entre les candidats. — Temps accordé pour les traiter.*

Art. 8. — Les épreuves orales ont lieu au Ministère de la marine, en séance publique.

La première porte sur un sujet de *Droit* ou sur une *Question économique* puisés dans le programme joint au présent arrêté.

La seconde, sur une question choisie dans l'ensemble des matières comprises, par l'article 3 ci-dessus, sous la rubrique générale *Administration de la marine.*

Le jury d'examen arrête, au préalable, dans la forme indiquée pour les compositions écrites, les questions orales à traiter par les candidats.

Leur nombre est, pour chacune des deux épreuves, égal à celui des candidats admissibles.

Elles sont renfermées, séance tenante, dans des enveloppes distinctes, cachetées et scellées, portant une suscription visée par le président et indiquant le numéro d'ordre et la nature de l'épreuve :

1° *Droit* ou *Matières économiques ;*

2° *Administration de la marine.*

Elles sont confiées au directeur du contrôle qui en reste dépositaire jusqu'au jour des examens oraux et les remet sur le bureau du jury en présence des candidats le jour où ces examens commencent.

Le sort désigne l'ordre dans lequel les candidats ont à subir les épreuves orales.

A la première comme à la seconde de ces épreuves, chaque candidat, lorsque son tour arrive, tire au sort la question qu'il doit traiter.

Il lui est accordé chaque fois une heure en tout pour préparer,

Digitized by Google

sans le secours d'aucun document, et pour traiter la question posée, le temps consacré à la préparation ne pouvant d'ailleurs excéder une demi-heure.

Un intervalle de deux heures au moins sépare les deux parties de l'examen oral pour chacun des candidats.

*Classement définitif. — Établissement de la liste d'admissibilité.*

Art. 9. — Les candidats sont classés d'après l'ensemble des points qui leur ont été donnés pour les différentes parties du concours. Toutefois, ceux qui n'ont pas obtenu un total de 70 points pour les épreuves écrites et orales réunies (soit la moyenne générale 14), sont déclarés inadmissibles, la faiblesse de certaines épreuves ne pouvant être compensée que par la supériorité des autres, à l'exclusion des notes du calepin qui n'entrent en ligne de compte que pour le classement des admissibles entre eux.

*Rapport du jury à adresser au ministre.*

Art. 10. — Le président adresse au ministre, avec le rapport du jury d'examen, la liste de classement des candidats reconnus aptes à être nommés contrôleurs-adjoints.

*Exécution de l'arrêté. — Abrogation des dispositions antérieures.*

Art. 11. — Le présent arrêté, dont l'insertion au *Bulletin officiel de la marine* tiendra lieu de notification, abroge et remplace celui du 29 décembre 1899.

Fait à Paris, le 9 mai 1902.

Signé : DE LANESSAN.

Digitized by Google

# ANNEXE

A L'ARRÊTÉ MINISTÉRIEL DU 9 MAI 1902.

## CONCOURS POUR LE GRADE DE CONTRÔLEUR-ADJOINT DE L'ADMINISTRATION DE LA MARINE.

*Programme de Droit et de Matières économiques.*

## TITRE PREMIER.

**Droit public.**

### CHAPITRE PREMIER.

PRINCIPES DE DROIT PUBLIC GÉNÉRAL.

L'État. — Rôle et mission.

L'individu, les droits publics et les libertés individuelles dans la législation française.

Les associations en France. — Diverses sortes d'associations; leur condition.

### CHAPITRE II.

DROIT INTERNATIONAL PUBLIC.

SECTION 1re. — **Principes généraux.**

Droits et devoirs internationaux des États. — Conflits entre États. — Arbitrage international; conférence de La Haye. — Convention de Genève.

SECTION 2. — **Droit maritime international.**

Liberté de la mer. — Eaux territoriales. — De la nationalité des navires. — Condition juridique internationale des bâtiments de guerre et des navires de commerce. — Police des mers. — Blocus'

Digitized by Google

pacifique. — Embargo. — Des belligérants et des neutres. — Contrebande de guerre. — Droit de visite. — Blocus maritime. — Des prises. — De la course.

## CHAPITRE III.

### DROIT POLITIQUE ET CONSTITUTIONNEL FRANÇAIS.

Organisation des pouvoirs publics. — Lois constitutionnelles et organiques. — Pouvoir législatif. — Pouvoir exécutif. — Séparation du pouvoir législatif et du pouvoir exécutif; régime parlementaire. — Séparation de l'autorité administrative et de l'autorité judiciaire; conflits. — Notions générales sur les régimes politiques spéciaux à l'Algérie, aux colonies et aux pays de protectorat.

## CHAPITRE IV.

### DROIT ADMINISTRATIF.

---

SECTION 1re. — **Organisation administrative de la France.**

*a*. De l'autorité administrative. — Agents et conseils : séparation de l'action et de la délibération dans chaque unité administrative.

*b*. Administration centrale :

Personnalité juridique de l'État. — L'État puissance publique. — L'État personne privée ;

Du Président de la République : actes par lesquels se manifeste son autorité ;

Des ministres. — Leurs attributions. — De la responsabilité ministérielle ;

Du Conseil d'État. — Organisation et attributions; règlements d'administration publique; avis du Conseil d'État ; ses rapports avec le Département de la marine.

*c*. Administration départementale :

Des préfets. — Attributions générales. — Formes de leurs actes;

Des conseils de préfecture : composition; attributions administratives ;

Des conseils généraux : composition ; notions sur leurs attributions ;

Des sous-préfets : leur rôle ;

Des conseils d'arrondissement.

Digitized by Google

*d.* Administration communale :

De la commune. — Des maires : notions sur leurs attributions; caractère de leur autorité ; forme de leurs actes ;

Des conseils municipaux : composition ; notions sur leurs attributions.

*e.* Établissements publics :

Leur personnalité juridique. — Établissements publics qui dépendent du Département de la marine.

SECTION 2. — **Juridiction et contentieux administratifs.**

*a.* De l'autorité judiciaire. — Distinction et objet des juridictions civile, commerciale, criminelle, administrative.

Du contentieux administratif : définition et caractères. — Utilité de la juridiction contentieuse administrative.

*b.* Tribunaux administratifs généraux :

Conseil d'État statuant au contentieux. — Organisation. — Affaires qu'il juge comme tribunal de cassation, comme tribunal d'appel, comme unique degré de juridiction. — Délais; forme et effets des recours. — Procédure. — Forme et effets des arrêts. — Principales circonstances dans lesquelles le Département de la marine est en contact avec la juridiction contentieuse du Conseil d'État.

Ministres prononçant au contentieux : leur compétence; recours contre leurs décisions.

Conseils de préfecture : leur compétence, spécialement en ce qui touche le Département de la marine; formes de la procédure et des arrêts; recours contre leurs décisions.

Conseils du contentieux administratif aux colonies : notions sommaires sur leurs attributions.

*c.* Tribunaux administratifs spéciaux :

Cour des comptes : mission ; organisation; juridiction ; forme de ses arrêts ; ses déclarations ; ses rapports avec le Département de la marine.

Conseil de revision des opérations du recrutement : organisation, attributions, procédure.

Conseil des prises : organisation, attributions, procédure.

*d.* Compétence des tribunaux ordinaires en matière administra-

Digitized by Google

tive. — Procédure à suivre par l'administration. — Procédure spéciale en matière de réquisitions militaires.

SECTION 3. — **Du Domaine.**

Caractères constitutifs de la domanialité publique. — Différences entre les biens du domaine public et ceux du domaine privé de l'État.

A. Du domaine public : composition ; délimitation ; garde et gestion.

*a*. Du domaine militaire. — Servitudes qui s'y rattachent. — Administration du domaine militaire. — Places fortes et fortifications. — Servitudes imposées à la propriété foncière pour la défense du territoire. — Régime de la zone frontière. — Travaux mixtes.

*b*. Du domaine public fluvial : notions sur l'administration de ses différentes parties.

*c*. Du domaine public maritime :

Rivage de la mer : conservation, délimitation, administration, police du rivage ; occupations temporaires, extractions de matériaux à la côte.

Ports maritimes : règles spéciales à leur police.

B. Du domaine privé de l'État : administration et conservation ; affectation aux services publics.

Lais et relais de mer : concessions y relatives ; du droit d'endiguage.

Du domaine forestier : bois soumis au régime forestier.

SECTION 4. — **Des travaux publics.**

Règles relatives au mode d'exécution des travaux publics. — Des marchés ou entreprises. — Des concessions de travaux.

Des dommages causés à la propriété privée par l'exécution des travaux publics.

De l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Des servitudes d'utilité publique.

## CHAPITRE V.

### LÉGISLATION FINANCIÈRE.

*Section* 1. — Notions générales sur l'administration centrale des finances. — Le Trésor ; son rôle, ses agents.

Digitized by Google

*Section* 2. — Des impôts et des exploitations industrielles de l'État (notions générales).

*Section* 3. — Du budget.

Préparation. — Vote. — Exécution. — Contrôle; loi de règlement.

*Section* 4. — Comptabilité publique.

Objet et division.

Comptabilité en deniers. — Ordonnateurs. — Comptables.

Comptabilité des matières.

## CHAPITRE VI.

### DROIT CRIMINEL.

*Section* 1. — Principes généraux du droit pénal. — Distinction des diverses dispositions constituant le droit criminel français. — Conditions générales d'application de la loi pénale.

*Section* 2. — Notions générales sur les infractions et les peines. — Casier judiciaire et réhabilitation de droit.

*Section* 3. — Dispositions spéciales relatives aux faux, à la forfaiture et aux crimes et délits commis par les fonctionnaires dans l'exercice de leurs fonctions (articles 139 à 198 du Code pénal); aux entraves à la liberté des enchères (article 412); aux délits des fournisseurs (articles 430 à 433).

# TITRE II.

## Droit privé.

---

## CHAPITRE PREMIER.

### ÉLÉMENTS DE DROIT CIVIL.

De la publication, des effets et de l'application des lois en général.

De la jouissance et de la privation des droits civils. — Nationalité. — Naturalisation.

Des contrats ou des obligations conventionnelles en général.

Des engagements qui se forment sans convention.

Digitized by Google

## CHAPITRE II.

### DROIT COMMERCIAL.

Des commerçants.
Des livres de commerce.
Notions générales sur les sociétés.
Des commissionnaires et du voiturier.
Des achats et ventes.
Du commerce maritime (livre II du Code de commerce en entier).
De l'hypothèque maritime.

# TITRE III.

**Matières économiques.**

---

## CHAPITRE PREMIER.

### ÉLÉMENTS DE L'ÉCONOMIE POLITIQUE.

Du travail et du capital envisagés comme facteurs de la production.

Organisation de la production. — Association. — Division du travail. — Échange. — Monnaie. — Échange international. — Crédit. — Banques.

Des diverses catégories de revenus :

Le salaire : ses lois; ses moyens de défense; ses garanties contre les risques. — De l'assistance.

L'intérêt : ses lois.

Le profit : ses lois. — Participation aux bénéfices. — Association coopérative de production.

De la consommation et de l'épargne.

## CHAPITRE II.

### LÉGISLATION OUVRIÈRE [1].

De la protection du travail. — Notions générales sur les institutions d'épargne et de prévoyance : caisse d'épargne; caisse nationale des retraites pour la vieillesse; sociétés de secours mutuels; retraites ouvrières.

[1] Les matières du présent chapitre ne seront exigées qu'à compter du 7 juillet 1904.

Digitized by Google

## CHAPITRE III.

### NOTIONS D'ÉCONOMIE COMMERCIALE.

*a.* France. — Principaux centres de production. — Des céréales. — Des vins. — Du bétail. — Des bois.

Principaux centres industriels. — Industries extractives : charbons, métaux, matériaux de construction, ciments. — Principaux chantiers de constructions navales en France ; grandes usines métallurgiques. — Industries textiles : draps, toiles, etc. — Cuirs. — Produits alimentaires.

*b.* Pays étrangers. — Grands centres commerciaux et industriels. — Principaux produits faisant l'objet d'une importation en France, notamment ceux qui sont utilisés par le Département de la marine : denrées coloniales, céréales, conserves, cuirs, bois et charbons, métaux, etc.

*c.* Du Commerce intérieur. — Des marchands, des fabricants, des commissionnaires, des courtiers. — Notions générales sur les chambres de commerce, les conseils de prud'hommes, les tribunaux de commerce.

Des transports. — Des octrois.

*d.* Du commerce d'importation et d'exportation. — Principaux centres de transaction. — Des douanes. — Des ports maritimes. — De la police sanitaire à l'égard des provenances par mer. — Notions générales sur l'organisation des consulats et sur leurs attributions au point de vue commercial. — Principales routes commerciales du trafic européen. — Lignes de paquebots subventionnées et non subventionnées. — Marine marchande de la France et des nations commerçantes les plus importantes. — Primes à la construction et à l'armement en France.

## CHAPITRE IV.

### PRINCIPES DE COMPTABILITÉ COMMERCIALE ET INDUSTRIELLE.

Des différentes espèces de comptes et de leur classification rationnelle.

Des prix de revient.

Livres élémentaires : journal; grand-livre.

Livres auxiliaires.

Digitized by Google

Partie simple; partie double.
Balances de vérification.
Inventaire. — Bilan. — Liquidation.

Paris, le 9 mai 1902.

*Le Ministre de la marine,*
Signé : DE LANESSAN.

---

*Rapport au Président de la République française, suivi d'un décret rendu pour l'exécution de l'article 10 de la loi du 2 mars 1902 portant organisation du corps du Contrôle de l'administration de la marine.*

(Du 29 mai 1902.)

Monsieur le Président,

Le projet de décret que j'ai l'honneur de soumettre à votre signature est destiné à condenser dans un même acte les dispositions réglant les limites d'âge et les tarifs des pensions des fonctionnaires du contrôle de l'administration de la marine sur les bases du principe d'assimilation au contrôle de l'armée qu'a posé l'article 10 de la loi du 2 mars 1902.

Il définit, en outre, le cadre de réserve des contrôleurs généraux, dont l'article susvisé porte création, ainsi que la procédure à suivre en vue de l'admission dans ce cadre par anticipation et pour cause de santé.

J'y ai tenu compte, d'ailleurs, du régime transitoire adopté par l'article 43 de la loi de finances du 30 mars 1902 en faveur des contrôleurs de l'administration de la marine à qui les nouvelles limites d'âge pour le passage dans le cadre de réserve et pour la retraite ne sont applicables que si, depuis la promulgation de la loi organique du corps, ils ont bénéficié d'un avancement en grade.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'hommage de mon profond respect.

*Le Ministre de la marine,*
Signé : DE LANESSAN.

---

Digitized by Google

*Décret rendu pour l'exécution de l'article 10 de la loi du 2 mars 1902, portant organisation du corps du Contrôle de l'administration de la marine. (Limites d'âge, tarifs des pensions de retraite, cadre de réserve.)*

(Du 29 mai 1902.)

Le Président de la République française,

Vu les décrets des 28 octobre 1882 (art. 14) et 2 mars 1886, relatifs au corps du Contrôle de l'administration de l'armée, aux termes desquels : « Les contrôleurs généraux de 1re classe seront admis dans la 2e section du cadre de réserve à l'âge de 65 ans et les contrôleurs généraux de 2e classe à l'âge de 62 ans. La limite d'âge pour les contrôleurs de 1re et de 2e classe et pour les contrôleurs-adjoints est fixée respectivement à 60 ans, 58 ans et 56 ans. »

Vu l'article 10 de la loi du 2 mars 1902, portant organisation du corps du Contrôle de l'administration de la marine, ainsi conçu : « Les limites d'âge pour le passage des contrôleurs généraux dans le cadre de réserve, ainsi que pour l'admission à la retraite des membres du corps du Contrôle de l'administration de l'armée sont applicables aux membres du corps du Contrôle de l'administration de la marine.

« Les tarifs des pensions sont les mêmes pour les deux corps; mais, au point de vue des droits, du mode de décompte des services et des bénéfices de campagne, les fonctionnaires du contrôle de l'administration de la marine demeurent régis, ainsi que leurs veuves et leurs orphelins, par les lois et décrets en vigueur sur les pensions de retraite de l'armée de mer. »

Vu l'article 43, ci-après reproduit, de la loi de finances du 30 mars 1902 : « L'article 10 de la loi du 2 mars 1902, sur l'organisation du contrôle de l'administration de la marine n'aura pas d'effet rétroactif. Il ne s'appliquera qu'aux fonctionnaires qui auront bénéficié d'un avancement depuis la promulgation de ladite loi. »

Ensemble, l'arrêté ministériel du 4 août 1887 portant fixation de la limite d'âge des officiers des corps assimilés de la marine et l'application qui en a été faite aux grades nouveaux créés dans le corps de l'Inspection des services administratifs de la marine par le décret de réorganisation provisoire du 19 avril 1899 ;

Digitized by Google

Vu les lois sur les pensions de l'armée de mer et notamment celles des 18 avril 1831, 10 avril 1869 et 5 août 1879 ;

Vu la loi du 16 mars 1882 fixant les tarifs des pensions pour le corps du Contrôle de l'administration de l'armée et les modifications qui y ont été apportées par la loi du 15 novembre 1890 et le tableau de correspondance y annexé ;

Vu les articles 1 et 2 de la loi du 17 janvier 1890 portant modification de l'article 9 de la loi du 17 juin 1841 ;

Sur le rapport du ministre de la marine,

Décrète :

*Division du cadre des contrôleurs généraux en deux sections. Limites d'âge pour le passage dans la 2e section.*

Art. 1er. — Les contrôleurs généraux de l'administration de la marine forment un cadre qui se divise en deux sections : la première comprend l'activité, la seconde comprend la réserve.

Les contrôleurs généraux de 1re classe à 65 ans accomplis, les contrôleurs généraux de 2e classe à 62 ans accomplis cessent d'appartenir à la 1re section pour passer dans la 2e. Toutefois, ce passage n'aura lieu qu'à l'âge de 68 ans pour le contrôleur général de 1re classe qui, antérieurement à la promulgation de la loi du 2 mars 1902, était en possession du grade équivalent d'inspecteur général des services administratifs de la marine ; à celui de 65 ans pour les contrôleurs généraux de 2e classe qui, antérieurement à la promulgation de ladite loi, étaient en possession du grade équivalent d'inspecteur en chef.

*Admission anticipée dans la 2e section pour cause de santé. Procédure à suivre dans ce cas.*

Art. 2. — Sont placés par anticipation et sans condition d'âge dans le cadre de réserve, sur leur demande ou d'office et par décision du chef de l'État rendue sur un rapport du ministre de la marine, les contrôleurs généraux qui sont reconnus ne pouvoir être maintenus dans la 1re section, à raison d'infirmités ou de blessures graves constatées par une commission de santé.

Sur l'ordre du ministre, le directeur du contrôle saisi, le cas échéant, de la demande de l'intéressé, poursuit l'instruction de

Digitized by Google

l'affaire et réunit toutes les pièces de nature à l'éclairer sur l'état de santé du contrôleur général à admettre par anticipation dans le cadre de réserve.

Une fois constitué, le dossier est transmis, en vue de la visite et de la contre-visite de l'intéressé, au président du conseil supérieur de santé de la marine et, lorsqu'elles ne peuvent pas être effectuées à Paris, au préfet maritime du port de résidence. Deux officiers du corps de Santé de la marine désignés, suivant le cas, par le président du conseil supérieur de santé ou par le directeur du service de santé du port procèdent à la visite. La contre-visite est opérée par deux autres membres du corps de Santé de la marine désignés soit par le président du conseil supérieur de santé, soit par le préfet maritime ; elle a lieu en présence du directeur du contrôle à Paris, du préfet maritime dans les ports.

Le dossier, ainsi complété, est adressé au ministre sous le timbre de la direction du contrôle, il est communiqué pour avis au conseil supérieur de santé de la marine.

Le ministre statue ensuite, au vu de l'avis émis par ledit conseil et propose, s'il y a lieu, dans la forme indiquée par le paragraphe 1er du présent article, l'admission au cadre de réserve par anticipation.

*Admission à la retraite des contrôleurs généraux.*

Art. 3. — Les contrôleurs généraux de l'administration de la marine ne sont admis à la retraite que sur leur demande.

Ils ne peuvent être mis à la retraite d'office qu'après l'accomplissement des formalités prescrites pour la mise en réforme conformément à la loi du 19 mai 1834 sur l'état des officiers.

*Admission à la retraite des contrôleurs. — Limites d'âge.*

Art. 4. — La limite d'âge pour l'admission à la retraite est fixée à 60 ans pour les contrôleurs de 1re classe, à 58 ans pour les contrôleurs de 2e classe, à 56 ans pour les contrôleurs-adjoints. Toutefois, dans chacun de ces trois grades, les limites d'âge de 62, 60 et 58 ans, demeurent applicables aux fonctionnaires du contrôle qui, avant la promulgation de la loi du 2 mars 1902, étaient respectivement en possession des grades équivalents d'ins-

Digitized by Google

pecteur de 1re classe, d'inspecteur de 2e classe et d'inspecteur-adjoint des services administratifs de la marine.

*Tarifs des pensions de retraite.*

Art. 5. — Les tarifs des pensions de retraite pour les fonctionnaires du corps du Contrôle de l'administration de la marine, ainsi que pour leurs veuves et leurs orphelins, sont, en exécution de l'article 10 de la loi du 2 mars 1902, fixés conformément au tableau ci-annexé.

*Exécution du décret. — Abrogation des dispositions antérieures.*

Art. 6. — Le ministre de la marine est chargé de l'exécution du présent décret, qui abroge toutes les dispositions contraires des actes antérieurs.

Fait à Paris, le 29 mai 1902.

Signé : ÉMILE LOUBET.

Par le Président de la République :

*Le Ministre de la marine,*
Signé : DE LANESSAN.

*Le Ministre des finances,*
Signé : J. CAILLAUX.

Digitized by Google

## TABLEAU DÉVELOPPANT LES TARIFS DES PENSIONS DE RETRAITE DE L'ADMINISTRATION

| GRADES. | PENSIONS DE RETRAITE POUR ANCIENNETÉ DE SERVICE. (Art. 9 de la loi du 18 avril 1831.) | | | POUR CAUSE (Art. 12, | |
|---|---|---|---|---|---|
| | Minimum à 25 ou 30 ans de service effectif, suivant le cas. | Accroissement pour chaque année de service effectif au delà de 25 ou 30 ans, suivant le cas, et pour chaque année résultant de la supputation des campagnes. | Maximum à 45 ou 50 ans de service, suivant le cas, campagnes comprises. | Amputation de deux membres ou perte totale de la vue. — Pension fixe, quelle que soit la durée des services. 20 p. 100 en sus du maximum. | Amputation d'un membre ou perte absolue de l'usage de deux membres. — Pension fixe, quelle que soit la durée des services. |
| | francs. | francs. | francs. | francs. | francs. |
| Contrôleur général de 1re classe. | 7,000 | 175 | 10,500 | 12,600 | 10,500 |
| Contrôleur général de 2e classe. | 6,000 | 100 | 8,000 | 9,600 | 8,000 |
| Contrôleur de 1re classe..... | 4,500 | 75 | 6,000 | 7,200 | 6,000 |
| Contrôleur de 2e classe..... | 3,700 | 65 | 5,000 | 6,000 | 5,000 |
| Contrôleur-adjoint..... | 3,000 | 50 | 4,000 | 4,800 | 4,000 |

Par le Président de la République :

*Le Ministre de la marine,*
Signé : DE LANESSAN.

*Le Ministre des finances,*
Signé : CAILLAUX.

Digitized by Google

## DES FONCTIONNAIRES DU CORPS DU CONTRÔLE DE LA MARINE.

| PENSIONS DE RETRAITES DE BLESSURES OU INFIRMITÉS GRAVES OU INCURABLES. 13, 14, 15, 16 et 17 de la loi du 18 avril 1831.) | | | | PENSIONS AUX VEUVES. — Secours annuels aux orphelins. — Tiers du maximum de la pension d'ancienneté affectée au grade du mari ou du père. | OBSERVATIONS. |
|---|---|---|---|---|---|
| Blessures ou infirmités graves qui occasionnent la perte absolue de l'usage d'un membre ou qui y sont équivalentes. (Art. 16 de la loi du 18 avril 1831.) — Pension variable. Minimum augmenté de l'accroissement prévu pour chaque année de service ou de campagne jusqu'au maximum. | | Blessures ou infirmités moins graves qui mettent dans l'impossibilité de rester au service avant d'avoir accompli les 25 ou 30 ans exigés pour le droit à la pension d'ancienneté. (Art. 17 de la loi du 18 avril 1831.) — Pension variable. Minimum augmenté de l'accroissement prévu pour chaque année de service au delà de 25 ou 30 ans jusqu'au maximum. (Les services effectifs cumulés avec les campagnes formant 25 ou 30 ans.) | | | |
| Minimum. | Maximum. | Minimum. | Maximum. | | |
| francs. | francs. | francs. | francs. | francs. | |
| 7,000 | 10,500 | 7,000 | 10,500 | 3,500 | |
| 6,000 | 8,000 | 6,000 | 8,000 | 2,667 | |
| 4,500 | 6,000 | 4,500 | 6,000 | 2,000 | |
| 3,700 | 5,000 | 3,700 | 5,000 | 1,667 | |
| 3,000 | 4,000 | 3,000 | 4,000 | 1,333 | |

Vu pour être annexé au décret du 29 mai 1902.

*Le Président de la République,*
Signé : ÉMILE LOUBET.



Digitized by Google

*Notification d'une décision présidentielle du 1er mars 1901, relative au fonctionnement de l'administration et du contrôle administratif dans les arsenaux de la marine.*

Paris, le 1er mars 1901.

Messieurs, la décision présidentielle du 1er mars 1901, que j'ai l'honneur de vous notifier, précise le rôle de direction supérieure dévolu dans les arsenaux au préfet maritime, celui des services d'action, celui de l'inspection résidente et les rapports de ces divers organes les uns avec les autres, en conséquence de l'autonomie administrative instituée par le décret du 25 août 1900.

Je compte sur le concours de tous pour que cette décision soit appliquée de la manière la plus fructueuse dans son esprit comme dans son texte.

Son insertion au *Journal officiel* et au *Bulletin officiel de la Marine* tiendra lieu de notification.

Signé : DE LANESSAN.

---

*Décision présidentielle relative au fonctionnement de l'administration et du contrôle administratif dans les arsenaux de la marine.*

(Du 1er mars 1901.)

Monsieur le Président,

Au moment où l'exécution du programme naval voté par les Chambres va imposer aux arsenaux un redoublement d'activité et où le décret du 25 août 1900 sur l'administration et la gestion du matériel, avec autonomie des directions, entre en application, il me paraît nécessaire de préciser les règles d'ordre général qui doivent présider au fonctionnement de l'administration et du contrôle dans les ports militaires.

Il ne suffit pas d'avoir donné aux directeurs de travaux l'indépendance administrative et de les avoir déclarés responsables, il faut encore déterminer les conditions dans lesquelles s'exercera, sur leurs actes d'administration, le contrôle du ministre et comment, d'autre part, les préfets maritimes pourront suivre l'exécution de ces mêmes actes. Il faut fixer, enfin, la procédure de mise en jeu des responsabilités nouvelles qui vont incomber aux divers services.

Digitized by Google

Les principes qui devront être appliqués désormais sont le fruit d'une expérience plus de deux fois séculaire dans la marine. Elle a conduit à cette conclusion que, dans les arsenaux, sous la haute autorité du préfet maritime, délégué du ministre, l'action administrative s'exerce, dans chaque service subordonné, sous trois formes distinctes: direction, gestion ou exécution, contrôle.

Le ministre est le chef responsable de l'administration de la marine ; il personnifie la direction à son plus haut degré.

Dans chaque arrondissement, il est représenté par le préfet maritime, commandant en chef, qui assure la direction générale de l'arrondissement et, spécialement, de l'arsenal.

Sous l'autorité immédiate du préfet maritime, les directeurs et chefs de service dirigent les services et exercent les attributions énumérées dans les chapitres II et III du décret du 25 août 1900.

Au-dessous d'eux et sous leurs ordres, les comptables gèrent les biens, matériel et deniers, dont ils sont détenteurs ; ils en suivent les mouvements et en rendent compte. Les autres personnels administratifs d'exécution tiennent les écritures qui se rattachent au service des bureaux, des ateliers et chantiers, pendant que les corps et agents techniques assurent l'exécution des travaux. Les directeurs exercent une surveillance permanente sur toutes les opérations de leur personnel.

Le contrôle ne relevant que du ministre, avec qui il correspond directement, ne prend part ni à la direction, ni à la gestion ou exécution des services. Chargé de sauvegarder les intérêts du Trésor, les droits des personnes, l'observation de la règle, il compare ce qui se fait avec ce qui doit être fait d'après les prescriptions en vigueur, dans l'ordre administratif, comptable, économique et financier. Il signale au service intéressé d'abord, puis à l'autorité supérieure locale et enfin au ministre les erreurs ou les fautes commises.

D'autre part, il propose toute mesure de nature à simplifier et à améliorer le fonctionnement des services et à en faire disparaître les abus.

L'organisation administrative a beaucoup varié dans la marine et, particulièrement, dans les arsenaux, en vue desquels le présent rapport est rédigé.

Digitized by Google

Jusqu'au *règlement sur l'organisation de la marine du 7 floréal an* VIII (27 avril 1800) qui créa les préfets maritimes, les arsenaux furent placés tantôt sous l'autorité et la direction d'un intendant ou ordonnateur civil, tantôt sous celle d'un commandant militaire, tantôt enfin sous celle de deux chefs, l'un civil, l'autre militaire, qui se partageaient le pouvoir et dont les attributions se pénétraient et se confondaient sur plus d'un point. Les services d'action et d'administration étaient confiés à des directeurs civils et militaires et à des administrateurs ou commissaires qui faisaient les achats de matières, entretenaient les magasins, effectuaient les délivrances, tenaient les comptes des troupes, des navires, des ouvriers, etc. Quant au contrôle, il fut presque toujours considéré comme indépendant des autorités civiles et militaires de l'arsenal, pour tout ce qui concernait ses fonctions.

Le rapport de la section de la marine au Conseil d'État qui précède le règlement du 7 floréal an VIII détermine avec netteté, du moins en ce qui concerne les personnes, les rôles respectifs de la direction supérieure, des services d'action, de l'administration et du contrôle dans les ports militaires.

Au sujet de la direction supérieure : « De même, dit-il, que le ministre, à Paris, coordonne tous les moyens d'action, est le principe de vie de la marine de la République, nous avons pensé que son délégué dans un port pourrait remplir cet objet, arrêter les rivalités, circonscrire chacune des autorités dans leurs fonctions, lever les obstacles des localités, et, par l'unité de son pouvoir, concentrer tous les moyens pour le succès d'une opération.

« Ce chef, nous l'appellerons préfet maritime. »

Le dispositif du règlement stipule que « les préfets maritimes, dans leurs ports respectifs, recevront immédiatement les ordres du ministre et les feront exécuter. Ils auront seuls la correspondance habituelle avec lui. Ils auront sous leurs ordres les individus employés dans tous les genres de services de la marine ; ils seront à la tête de l'administration et auront la direction générale des travaux. Ils seront chargés de la sûreté des ports, de la protection de la côte, de l'inspection de la rade et des bâtiments qui y sont mouillés, et, enfin, de la direction de tous les bâtiments armés qui, par la nature de leur mission ou de leurs instructions, n'auraient pas été mis hors de leur dépendance. »

Digitized by Google

Le rapport laissait de côté, systématiquement, la question de savoir si le préfet maritime serait un civil ou un militaire, afin « de ne pas limiter les attributions du gouvernement et de ne pas exclure des hommes à talents supérieurs », mais il inclinait visiblement pour que la préférence fût donnée à un officier du corps combattant de la marine. C'est ainsi, en effet, qu'il en a toujours été, à une ou deux exceptions près.

Les services d'action institués par le règlement du 7 floréal an VIII, étaient :

Celui des constructions navales, attribué à un ingénieur ;

Celui des mouvements du port, sous les ordres d'un officier de vaisseau, et comprenant « les ateliers de la voilure et de la garniture, le mâtement et le démâtement des vaisseaux, le lestage et le délestage, etc..... » ;

La direction de l'artillerie ;

Le major général, qui « commande toutes les troupes et les officiers de vaisseau ; les emploie à la garde du port ; les destine sur les vaisseaux en armement ; règle l'avancement, les congés, etc... » ;

Un chef d'administration qui « est chargé de la levée et de l'emploi des gens de mer, des recettes et dépenses soit en argent, soit en matières, des revues, des vivres, des hôpitaux, des chiourmes et de l'administration des vaisseaux armés » ;

Enfin, les travaux maritimes et ceux des bâtiments civils étaient dirigés par des ingénieurs des ponts et chaussées, détachés sous les ordres du préfet maritime de l'arrondissement où s'exécutaient ces travaux.

On lit encore dans le même rapport : « L'administrateur prépare à l'un et à l'autre (au marin et au constructeur) les moyens d'action ; il achète avec économie, il conserve avec soin ; les frais, les dépenses sont diminués ; il les met à même d'entreprendre davantage. »

D'après le dispositif du règlement, « l'administration et la comptabilité se divisent ainsi qu'il suit : le magasin général où se fait la recette et la dépense des matières, les fonds et revues, les armements et prises, les chantiers et ateliers, les hôpitaux et bagnes, les vivres ». Il résulte de cette énumération, comparée avec les fonctions dévolues aux divers chefs des autres services, que l'administration de tous ces services était assurée par les « commissaires, sous-commissaires et commis » du « chef d'administration », et

Digitized by Google

sous l'autorité de ce dernier. En d'autres termes, les services ne s'administraient pas eux-mêmes ou ne s'administraient que dans des proportions assez restreintes.

Pour le contrôle, le rapport disait : « Nous établissons des inspecteurs et sous-inspecteurs (jusqu'à présent, on n'avait inspecté que les formes et non le fond ; nous avons pour but de faire contrôler *les unes et les autres*) [*sic*]. Leurs fonctions sont indépendantes. Ils ont le droit de tout voir, de tout examiner ; ils rendent leur compte au ministre et, comme les formes doivent toujours être observées, leur attache est nécessaire pour valider tout payement quelconque ; leur présence est nécessaire pour valider les opérations du conseil de la marine ; ils auront l'inspection et le contrôle. » Le dispositif du règlement porte que « les inspecteurs ne pourront diriger ni arrêter aucune espèce de travaux ni d'opération. Ils exerceront leurs fonctions dans une entière indépendance de toute autorité, même de celle du préfet, qui ne pourra arrêter ni suspendre leur inspection. Tous les bureaux et ateliers leur seront ouverts ; il leur sera donné communication de tous états, registres ou pièces publiques dont ils désireront prendre connaissance. Ils ne rendront compte qu'au ministre de la marine ».

Résumant ces principes et ces dispositions, le rapport ajoute : « Telles sont les différentes branches de l'organisation de la marine; tel sera le mécanisme du mouvement d'un port; le moteur en est le préfet maritime qui, placé à la tête de tout, donnera à chacun des chefs particuliers les ordres pour la conservation des ports et des rades, pour la constructions et l'armement des vaisseaux. Par cette simultanéité, point de retard dans les opérations, point de choc entre les divers agents, point de difficultés, car il a l'autorité pour lever les obstacles. »

Supprimés par l'ordonnance du 29 novembre 1815, comme trop puissants, et remplacés par les deux autorités, l'une civile, l'autre militaire (intendant et commandant) qui existaient avant la Révolution, les préfets maritimes furent rétablis par une ordonnance du 27 décembre 1826, le roi ayant reconnu « que la division des pouvoirs n'a pas réalisé les avantages qu'on avait cru pouvoir en attendre ».

Une autre ordonnance du 17 décembre 1828, rendue en exécution

Digitized by Google

de la précédente, règle tous les détails de l'organisation des ports militaires. Le préfet maritime a « sous ses ordres les fonctionnaires chargés des diverses parties dont se compose le service général, savoir : le major général, le chef d'administration, le directeur des constructions navales, le directeur des mouvements du port, le directeur de l'artillerie, le directeur des travaux hydrauliques et des bâtiments civils, l'inspecteur ». Ce dernier « aura la faculté de correspondre directement avec le ministre de la marine et, à la fin de chaque année, il lui adressera un rapport sur l'ensemble du service de l'inspection dans l'arrondissement ».

« L'inspecteur est sous les ordres du préfet maritime, mais il requerra, dans toutes les parties du service, soit des chefs de service, soit du préfet maritime, l'exécution ponctuelle des lois, ordonnances, règlements et décisions ministérielles. Il veillera à l'exécution des ordres du préfet maritime. Lorsqu'il reconnaîtra des irrégularités dans les divers services, il en avertira immédiatement les officiers qui les dirigent ou le préfet maritime. Il tiendra enregistrement des observations écrites qu'il aura faites aux chefs de service ou au préfet maritime, et il adressera au ministre de la marine celles de ces observations auxquelles il n'aurait pas été fait droit. »

Par suite d'une confusion qui aggravait encore les restrictions apportées à leur indépendance, si nettement formulée dans l'organisation de l'an VIII, les inspecteurs étaient chargés, parallèlement à leurs attributions de contrôle, de fonctions administratives et de soins d'écritures.

Dans le système du règlement de floréal qui, sauf quelques légères modifications, était demeuré constamment en usage, les directions travaillaient pour le magasin général. Le garde-magasin général, seul responsable et comptable de tout le matériel, était placé sous l'autorité directe du chef d'administration. L'administration et la comptabilité de tout l'arsenal se trouvaient ainsi centralisées dans une même main. L'ordonnance de 1828 limita le rôle du chef d'administration. Il conservait la rédaction des clauses de tous les marchés, après concert avec le chef du service intéressé, mais la gestion des directions, qui lui avait appartenu entièrement jusqu'alors, était confiée en partie aux services d'action.

Digitized by Google

A chaque direction était attribué un magasin particulier, dont le garde-magasin était subordonné au directeur et déclaré responsable. Le magasin général n'était plus chargé que de la garde et de la conservation des approvisionnements livrés en exécution d'adjudications et de marchés. Un commissaire des approvisionnements dirigeait et surveillait, sous les ordres du chef d'administration, le service des recettes et des délivrances du magasin général. Les magasins particuliers recevaient du magasin général les matières brutes et les délivraient, au fur et à mesure de leurs besoins, aux ateliers des directions. Ils recevaient de ces ateliers les objets confectionnés ou réparés et les délivraient aux bâtiments de la flotte. Lorsque l'armement était achevé, le commissaire des approvisionnements faisait dresser les deux expéditions de l'inventaire; après vérification par l'inspecteur, l'une était remise au capitaine et l'autre restait déposée dans le port.

Le bureau des chantiers et ateliers était supprimé. Les directeurs avaient la police de leurs ateliers et chantiers, la surveillance et la comptabilité de la main-d'œuvre et de l'emploi des matières aux travaux. Ils tenaient la matricule des ouvriers; ils informaient journellement l'inspecteur de leur situation numérique et de leurs mouvements. L'inspecteur devait faire procéder fréquemment à des appels et à des contre-appels.

Les payements pour main-d'œuvre étaient ordonnancés par le chef d'administration, sur états arrêtés dans les directions, vérifiés et signés par l'inspecteur.

Les comptes annuels des directions, dressés par atelier et par magasin étaient transmis au ministre, appuyés d'un résumé que le chef d'administration établissait de concert avec les directeurs.

On faisait un pas vers l'autonomie des directions, tout en maintenant l'ingérence de l'administration dans la constitution et dans la gestion de leurs approvisionnements.

Une ordonnance du 3 janvier 1835, conçue dans un esprit tout différent de celui qui animait la précédente, réduisit l'indépendance qui avait été accordée aux directions, tandis qu'elle fortifiait la surveillance administrative, aux dépens du contrôle, par la fusion des corps de l'Inspection et de l'Administration en un corps unique, sous le titre de *Commissariat de la marine*. Toutes les attributions

Digitized by Google

confiées auparavant à l'inspecteur furent dévolues au commissaire général de chaque port qui, pour sa fonction de contrôle, avait la correspondance directe avec le ministre. Un détail des travaux remplaçait le bureau des chantiers et ateliers, supprimé par l'ordonnance de 1828.

Cette ordonnance, en chargeant les inspecteurs de fonctions administratives, en permettant au même personnel de servir alternativement dans l'inspection et dans l'administration, avait porté une première atteinte au principe de l'indépendance du contrôle. L'ordonnance de 1835 viola complètement ce même principe en fondant l'inspection dans le commissariat, c'est-à-dire le contrôle dans l'administration.

Les rôles respectifs du préfet maritime, des services d'action, de l'administration et du contrôle furent remaniés, de 1844 à 1847, par diverses ordonnances, dont la plupart des prescriptions ont dominé le fonctionnement des arsenaux jusqu'à nos jours.

L'ordonnance du 14 juin 1844, qui est la plus importante de toutes, ne touche pas aux fonctions du préfet maritime; elle ne fait que préciser ses relations avec les services d'action. Elle rétablit l'inspection sous le nom de contrôle de la marine et institue, au ministère, un contrôle central. Mais, en même temps, elle accentue la surveillance administrative exercée sur les directions de travaux par le commissariat, créant ainsi entre les deux corps une rivalité d'attributions d'où ne pouvaient que sortir des conflits nuisibles aux intérêts généraux de la marine.

Le commissariat possède désormais toute l'administration des crédits et des matières. Il centralise, avec celle du magasin général, la comptabilité des magasins particuliers.

Le commissaire des approvisionnements prépare et passe tous les marchés pour fournitures et pour ventes de concert avec les services consommateurs; il pourvoit à leur exécution. Il dresse les contrats d'affrètement.

Le commissaire préposé au détail des travaux devient le véritable administrateur de toutes les directions de l'usine navale et le surveillant de toutes leurs opérations. En ce qui concerne le personnel, « il constate par des appels faits chaque jour, conjointement avec les directions, la présence des ouvriers à la journée et à la tâche, et

Digitized by Google

il est informé, chaque soir, par les directions des mutations survenues dans le cours de la journée. Il tient la matricule générale des ouvriers employés dans l'arsenal et chaque directeur ou chef de service tient une matricule spéciale pour ce qui le concerne. Il tient, ainsi que les directions, les casernets de solde. A la fin de chaque mois, il reçoit des directeurs, et visés par eux, les rôles de salaires à la journée, ainsi que les décomptes d'ouvrages faits tant à la tâche qu'à l'entreprise; il les vérifie, les signe, après en avoir reconnu la conformité avec ses propres écritures, et les transmet au commissaire général, pour que celui-ci puisse en ordonnancer le payement. Il assiste aux recettes d'ouvrages exécutés tant à l'entreprise qu'à la tâche et à la journée. » Dans tout ce qui a trait à la comptabilité, son rôle est prépondérant. « Il centralise la comptabilité des diverses directions, tant en matières qu'en main-d'œuvre, et il dresse les comptes généraux du matériel... Il tient inventaire des objets fournis, soit à l'armement, soit pendant la campagne, aux bâtiments armés; il prépare, à l'aide de vérifications préalables, l'apurement du compte matériel de ces bâtiments. Il suit également l'inventaire du mobilier des divers établissements à terre, au moyen des communications qui lui sont faites par les chefs de service compétents. » C'est lui qui prépare, passe, fait exécuter et liquide tous les marchés et contrats de travaux, les baux, etc., des diverses directions.

En résumé, l'ordonnance de 1844, qui centralisait l'administration et la comptabilité de toutes les dépenses entre les mains du commissariat, reposait sur le *principe de la contradiction* entre les services d'action et l'administration. Tout en dirigeant seul ses services propres, le commissariat collaborait contradictoirement à la gestion administrative et comptable de tous les autres.

Les vices de cette organisation apparurent dès les premières années de son fonctionnement.

Elle avait, d'abord, le défaut d'annihiler ou d'énerver le contrôle ministériel, en confiant la surveillance administrative des directions à un corps placé sous les ordres immédiats des préfets maritimes et dont les avis ou critiques ne parvenaient que difficilement au Ministre. Elle avait, en second lieu, le tort de réunir dans les mains d'un même service des attributions d'action et de contrôle, — voire même, jusqu'en 1847, de comptabilité, — ce qui est contraire aux principes les plus élémentaires de l'administration. Elle portait une

Digitized by Google

grave atteinte à l'autorité des directeurs de travaux qu'elle plaçait en tutelle et dont, par suite, elle atténuait la responsabilité. Il n'est donc point étonnant que cette organisation ait été impuissante à faire disparaître les abus qu'elle avait la prétention de corriger.

Les directions techniques, n'ayant aucune autorité administrative, n'avaient, par suite, à peu près aucune responsabilité. Aussi, les abus y étaient-ils fréquents. Elles dépensaient sans compter, faisaient acheter des matières dont, souvent, elles n'avaient pas l'emploi immédiat et se constituaient des approvisionnements dont une partie se démodait avant d'avoir servi. D'autre part, le commissariat, qui administrait sans diriger, qui préparait et passait les marchés et qui était seul à en surveiller l'exécution, n'avait pas la compétence nécessaire pour remplir ces divers rôles et il provoquait les plaintes incessantes des directions. Le partage de l'autorité entre le commissariat, administrateur de l'usine, et les chefs des services qui y travaillent mettait le ministre dans l'impossibilité d'actionner la responsabilité tant du premier que des seconds.

Les abus relevés contre l'administration de la marine ne tardèrent pas à provoquer de vives critiques. En conséquence d'une loi votée par l'Assemblée nationale, le 30 octobre 1849, une commission d'enquête parlementaire examina pendant deux années l'organisation des services de la marine. Elle conclut au maintien d'une autorité militaire à la tête des arsenaux et à l'institution d'un contrôle purement mobile, mais aucune mesure ne fut prise.

Le gouvernement du second Empire, tout en conservant l'autorité du préfet maritime, voulut mettre le ministre à même de suivre la marche des services administratifs dans les ports. A cet effet, il renforça l'action du contrôle permanent par le décret du 12 janvier 1853, dont les principales dispositions sont encore en vigueur, et il y ajouta un contrôle mobile, indépendant du contrôle central et placé sous les ordres exclusifs du ministre.

Dans chaque port, l'inspecteur en chef qui dirige le contrôle permanent « est subordonné au préfet maritime, sous le rapport hiérarchique seulement. Il ne relève, pour l'exercice de ses fonctions, que de l'autorité du ministre de la marine, avec qui il correspond directement. »

Digitized by Google

Quant aux deux inspecteurs en chef mobiles, ils sont chargés, par le ministre lui-même, de missions spéciales dans les ports où le besoin s'en fait sentir et ils lui en rendent compte.

Rien ne fut changé, d'ailleurs, aux fonctions de surveillance administrative exercées par le commissariat sur les directions de travaux et les défauts reprochés à l'organisation de 1844 continuèrent de subsister, tandis que le contrôle ministériel ne tarda pas à s'affaiblir de nouveau.

Les résultats fâcheux produits par la suppression des responsabilités administratives des directions et par l'absence presque totale de contrôle ministériel sur les actes accomplis dans les arsenaux, apparurent surtout lorsque le Parlement entreprit de se rendre compte de la façon dont étaient employés les crédits budgétaires alloués à la marine.

On chercha d'abord un remède dans le remplacement du contrôle permanent et local par le contrôle mobile, qui avait été supprimé dès 1858; mais on ne tarda pas à reconnaître que le remède serait insuffisant et que c'était dans une réorganisation profonde des services d'action qu'il fallait chercher la véritable solution du problème.

Un premier pas fut fait dans cette voie par la loi de finances du 26 février 1887 et par le décret du 23 novembre de la même année. Ce dernier acte substituait à l'ancien magasin général, ayant comme succursales des magasins particuliers, un magasin unique, divisé en sections et dépôts, les sections et dépôts de chaque service formant un groupe comptable. L'autorité et la responsabilité des directeurs se trouvaient ainsi notablement augmentées, en même temps que des mesures étaient prises pour rendre plus facile le contrôle du ministre et du Parlement sur l'emploi des matières et de la main-d'œuvre. On marchait vers l'autonomie des directions, mais on n'y marchait qu'avec une extrême lenteur. Le décret de 1887, en effet, abrogeait celui du 6 novembre 1886 qui avait voulu instituer cette autonomie et qui ne fut jamais appliqué. Le commissariat restait en possession, non seulement de la surveillance administrative des directions, mais aussi de la majeure partie de la gestion administrative.

Les directeurs continuaient à n'avoir que des responsabilités fort atténuées en raison de la limitation de leur autorité. Le « magasin

Digitized by Google

général » était supprimé, mais il n'existait, en fait, dans chaque localité, qu'un seul magasin divisé en groupes correspondant aux divers services. Les comptes de ce magasin unique étaient centralisés et rendus par le garde-magasin général, après avoir été vérifiés et arrêtés par le commissariat. Les directeurs ne pouvaient donc que se désintéresser d'une comptabilité tenue en dehors d'eux et d'approvisionnements constitués à l'aide de marchés dont la passation était assurée et l'exécution surveillée par le commissariat. D'autre part, les commissaires devenaient fatalement de moins en moins compétents à gérer administrativement les directions, à mesure que l'organisation des navires se compliquait et que la variété et la technicité des matières à approvisionner allaient en augmentant. Il n'est pas inutile d'ajouter que les défauts de cette organisation étaient aggravés encore par les complications que l'on introduisait sans cesse dans la comptabilité des directions.

De son côté, le décret du 6 septembre 1888, sur l'organisation et la comptabilité des travaux de la marine, tout en donnant aux directeurs, responsables de l'exécution et chargés de certifier leur compte, entière autorité sur le service de comptabilité, maintenait, parallèlement au contrôle de l'inspection, la surveillance administrative du commissariat; par son délégué au détail des travaux, le commissaire général avait mission de s'assurer de la vérité et de la régularité des écritures et des comptes des directions et de les centraliser chaque année dans un résumé général des travaux du port.

Peu d'années après la mise en pratique du régime institué par la loi de finances et les décrets de 1887 et 1888, tous les hommes compétents étaient unanimes à proclamer l'insuffisance de ses résultats.

Le 19 janvier 1894, une décision présidentielle instituait une commission extraparlementaire dont le mandat était d'étudier les défauts de l'organisation administrative des arsenaux et de proposer les réformes à y introduire. Plus tard, en 1896, une nouvelle commission, composée d'une manière différente, fut chargée d'étudier les mêmes questions et de résoudre les mêmes problèmes. Les deux commissions conclurent diversement en ce qui concerne le régime comptable à adopter pour les approvisionnements de la marine, mais elles furent unanimes à demander l'accroissement de l'autorité et des responsabilités des directeurs. L'une et l'autre étaient favorables à l'autonomie

Digitized by Google

des directions, étant entendu que cette autonomie comporterait la faculté pour chaque directeur d'assurer la gestion de ses magasins et la tenue de sa comptabilité, de préparer, de passer, de faire exécuter ses marchés, de liquider ses dépenses, en un mot, de conduire lui-même toutes ses affaires.

De là est né le décret du 6 février 1897. Cet acte attribuait aux directions de travaux l'administration du matériel spécialisé en vue des constructions neuves, du premier armement et des grands travaux de refonte des navires, des travaux neufs et des grandes améliorations du service des travaux hydrauliques et bâtiments civils, ainsi que du matériel d'artillerie et de torpillerie destiné au premier établissement et à la reconstitution. Les directeurs étaient chargés d'établir les prévisions d'achat relatives à ce matériel, de préparer et de faire exécuter les marchés ou conventions qui s'y rapportent, ainsi que ceux concernant les réparations et transformations de bâtiments à l'industrie, les entreprises du service des travaux hydrauliques et bâtiments civils et le gros outillage. Ils étaient constitués ordonnateurs des entrées et des délivrances du même matériel et les préposés comptables étaient placés, à cet égard, sous leur autorité. Ils étaient responsables de l'emploi des dotations budgétaires accordées au titre du matériel dont l'administration leur était confiée.

Par ces mesures, l'autorité et la responsabilité des directions se trouvaient considérablement accrues; mais la comptabilité des magasins et l'administration des approvisionnements étaient encore entièrement aux mains du commissariat chargé des achats de matériel commun ou d'emploi courant; car, en fait, le matériel dont l'administration était confiée aux directions n'entre pas dans les magasins. Le commissariat conservait, d'ailleurs, la discussion des pénalités, la liquidation et la reddition des comptes pour tous les marchés, sans exception.

La loi de finances du 13 avril 1898 (art. 66 à 73) prescrivit diverses mesures en vue d'améliorer la comptabilité des arsenaux, de la rendre plus claire et de faciliter le contrôle des dépenses; mais, comme on laissait subsister la dualité du service administratif dans chaque direction, on n'aboutit qu'à compliquer les écritures et à rendre plus difficile la détermination des responsabilités.

Un des administrateurs les plus distingués de la marine a pu, sans rien exagérer, dire, dans une note officielle récente, que l'or-

Digitized by Google

ganisation créée par les actes successifs de 1887 et 1897 constituait « l'institution même de l'irresponsabilité, la consécration des tiraillements et des conflits d'attributions », qu'elle fournissait « l'explication des retards qui se produisaient trop souvent et qu'administrateurs et directeurs s'imputaient à l'envi, la justification des attaques si fréquentes dont la marine est l'objet et qui occasionnent un si grand découragement dans les arsenaux ». Le même administrateur concluait que « pour mettre un terme à un tel état de choses, il fallait choisir : ou le système anglais qui consiste à donner tous les achats, tous les magasins, à un personnel spécial, indépendant des services d'action, ou le régime de l'autonomie des directions, en entourant les pouvoirs des directeurs des garanties nécessaires ».

Dans le but d'aboutir à l'une ou à l'autre de ces solutions, je réunis, d'accord avec mon collègue des finances et sous ma présidence, par décision du 3 mars 1900, une commission dans laquelle étaient représentés les ministères de la marine et des finances, la Cour des comptes et l'industrie privée. Après deux mois de discussions, cette commission se prononça unanimement en faveur de l'autonomie des directions. Elle concluait donc sur ce point de la même façon que les commissions de 1894 et de 1896.

C'est cette conclusion qui a été consacrée par le décret du 25 août 1900. En vertu de cet acte, les directeurs des divers services d'action dans les arsenaux, c'est-à-dire : le major général pour le service de la flotte, les directeurs des constructions navales, de l'artillerie, des travaux hydrauliques, etc., seront désormais les maîtres dans leurs bureaux, dans leurs ateliers et chantiers et dans leurs magasins. Tout le personnel d'exécution est sous leurs ordres. Ils sont ordonnateurs des entrées et des délivrances du matériel ressortissant à leur service et les comptables, qui en sont effectivement responsables, relèvent de leur autorité sous les réserves déterminées par les lois, décrets et règlements en vigueur. Ils établissent leurs prévisions, gèrent leurs crédits, préparent, passent et font exécuter leurs marchés, liquident leurs dépenses, assurent la centralisation et la reddition des comptes autres que le compte financier du port. Ils sont, en un mot, administrateurs de leurs services respectifs, dans le sens le plus large du mot.

Quant au commissariat, dont l'ordonnance de 1844 faisait une

Digitized by Google

sorte d'autorité distincte, représentant à elle seule l'élément administratif, il ne sera plus qu'un service d'action analogue aux autres et n'aura plus aucune ingérence dans la constitution de leurs approvisionnements et dans la comptabilité de leurs travaux, aucune tutelle sur leurs magasins, ateliers et chantiers.

Ramené à son rôle normal qui est celui d'une véritable intendance maritime, il dirige les services de marche et de transport, de la solde, des subsistances, de l'habillement et du couchage. Par les officiers qu'il détache au service de la flotte, dans les dépôts, à bord des bâtiments, dans les directions des mouvements du port, dans les écoles des mécaniciens, etc., il participe à l'administration et gère les intérêts financiers de ces corps, services et établissements. Il conserve la vérification et la régularisation des dépenses[1] des équipages à terre et à la mer, ainsi que des corps organisés, dont les intérêts sont confiés à des conseils d'administration ou à des commandants comptables. Il dirige le service très important de l'inscription maritime. Enfin, dans un but de simplification, le décret du 25 août 1900 (art. 7 et 8), laisse au commissaire général l'ordonnancement de toutes les dépenses en deniers et la centralisation de la comptabilité financière du port, sans que, toutefois, il ait à intervenir d'aucune manière dans l'administration des directeurs, puisqu'il n'a plus à répondre de ce qui se passe dans les services investis de l'autonomie administrative. Aux termes des instructions des 27 août et 28 décembre 1900, il doit s'assurer « que les liquidations qui lui sont transmises portent sur des crédits ouverts, qu'elles sont régulièrement établies au point de vue de l'imputation budgétaire, du calcul de la dépense et des justifications à annexer aux mandats » ; mais il est bien entendu qu'il doit tenir pour constants les faits certifiés par les directeurs, en tant que liquidateurs, car sa responsabilité ne commence que là où la leur finit. C'est en comparant les faits certifiés par ces derniers aux nomenclatures de

[1] L'expression « vérification et régularisation des dépenses en deniers et en matières » sera désormais substituée dans la réglementation maritime à celle de « surveillance administrative ». En effet, elle définit plus exactement le rôle du commissariat dans l'administration intérieure des corps organisés, dépôts d'équipages, bâtiments de la flotte et services similaires, où la direction appartient soit à des conseils d'administration, soit à des commandants comptables, la gestion ou exécution à des officiers comptables (trésoriers, officiers d'habillement, d'armement et de casernement, officiers d'administration), le contrôle au corps de l'Inspection.

Digitized by Google

pièces justificatives des règlements financiers qu'il exercera son droit d'ordonnateur secondaire. Il ne lui appartiendra, en aucun cas, de s'enquérir, par exemple, s'il y a eu ou non des retards dans les livraisons de matières, si des pénalités ont été appliquées : ce serait discuter et contrôler l'exécution des contrats qui n'engage que la responsabilité des liquidateurs ; mais il devra, conformément aux prescriptions du décret du 31 mai 1862, exiger qu'il y ait concordance entre les pièces justificatives et les énonciations du mandat. La réalité des opérations et l'exactitude des liquidations, quant au fond, seront garanties par le chef du service liquidateur qui, soumis au contrôle de l'inspection permanente, devra, de son côté, exercer une surveillance continue sur les actes des divers personnels de gestion ou d'exécution placés sous ses ordres.

Il résulte de ce qui précède que le commissariat est désormais dégagé de toute préoccupation de surveillance administrative des autres services.

La direction supérieure et le contrôle n'en seront cependant pas affaiblis. Leur action s'exercera, au contraire, d'autant plus facilement sur les chefs de service que ceux-ci seront plus indépendants.

La haute direction du ministre se fera sentir, comme par le passé, par l'intermédiaire des préfets maritimes.

L'autorité du préfet maritime n'est pas non plus modifiée par le décret du 25 août 1900; sa situation par rapport aux chefs des divers services est mieux déterminée qu'auparavant et les responsabilités de chacun sont plus nettement définies.

Le préfet maritime exerce l'autorité supérieure en tant que représentant et délégué du ministre ; il est dépositaire de la pensée de ce dernier pour l'exécution du programme militaire, technique et économique arrêté dans les conseils du gouvernement. Il donne les ordres nécessaires en vue de l'exécution de toutes les instructions ministérielles. Il maintient les services subordonnés dans de justes rapports et les fait concourir ensemble au but commun; il prévient et résout les conflits. Il est responsable envers le ministre de l'exécution des lois, ordonnances, décrets et règlements en vigueur, ainsi que des ordres qui lui ont été notifiés par le Département.

Cependant, comme il ne peut ni tout voir, ni tout connaître par lui-même, comme il ne lui appartient ni d'assurer les détails de direction ni d'exécuter et que, notamment, l'administration et l'emploi des cré-



Digitized by Google

dits sont confiés aux chefs de service, il importe que sa responsabilité ne soit engagée que dans des conditions nettement déterminées.

La responsabilité première incombe aux directeurs des différents services, dans la limite des ordres généraux qui leur ont été donnés par le ministre et dans les conditions déterminées par les lois, ordonnances, décrets et règlements en vigueur.

Les chefs de service font au préfet maritime toutes les propositions qu'ils jugent utiles. Ils lui adressent les représentations nécessaires et provoquent ses ordres écrits pour les dépenses en deniers ou en matières qui n'auraient pas été ordonnées par le ministre ou qui seraient contraires aux règlements existants.

Le préfet maritime est toujours responsable vis-à-vis du ministre des décisions qu'il prend, soit qu'il approuve les propositions des services d'action, soit qu'il les désapprouve. Ses décisions constituent des actes dont il partage la responsabilité avec eux dans le premier cas et qui l'engagent seul dans le second (art. 2 et 18 du décret du 25 août 1900). Aussi, doit-il exiger des services d'action qu'ils lui fassent toujours des propositions fermes et ne lui soumettent que des solutions nettement définies. C'est le seul moyen qu'il ait de maintenir intacte la responsabilité que ceux-ci ont vis-à-vis de lui, en même temps qu'il encourage leur initiative et développe leur autorité.

La nouvelle organisation a prévu l'exercice du contrôle dans les conditions les plus propres à lui assurer, non seulement une indépendance entière et une grande force, mais encore un maximum d'effet utile.

Ce résultat sera dû, tout d'abord, à ce que, dans les ports, le contrôle administratif appartiendra désormais, sans partage et sans intermédiaire, aux inspecteurs responsables devant le ministre au nom de qui ils agissent.

Au centre, sous l'autorité immédiate du chef du Département, la direction du contrôle y contribuera, tant par l'action extérieure confiée à son *service des missions*, qu'en coordonnant au moyen de son *service central* les travaux des missions et des inspections locales, en assurant l'examen de leurs rapports, en poursuivant auprès des bureaux compétents du ministère la solution des questions retenues.

Le contrôle central, institué par l'ordonnance du 14 juin 1844 et

Digitized by Google

qui n'a jamais cessé d'exister depuis cette époque, « donne force aux opérations des contrôleurs permanents des ports dont il suit et dirige l'action ». L'ordonnance reconnaissait que, « pour être complet et demeurer efficace, le contrôle local doit se combiner avec un service d'inspections temporaires et trouver auprès du ministre un point d'appui fortement organisé ».

C'est sur ces bases que le décret du 19 avril 1899 (*B. O.*, p. 592), complété par l'arrêté du 1er décembre de la même année (*B. O.*, p. 604), a réorganisé la direction du contrôle et fixé ses attributions et son rôle vis-à-vis des inspecteurs résidents. Tenant compte, en outre, des leçons de l'expérience, ce décret a rattaché le service des inspections temporaires à la direction du contrôle, au lieu d'en faire un rouage autonome qui aurait rompu l'unité de direction supérieure et de centralisation. Le service des missions, dont l'arrêté du 18 octobre 1899 (*B. O.*, p. 347) a réglé le fonctionnement et la circulaire du 4 septembre 1900 (*B. O.*, p. 283) précisé le rôle, constitue donc un des moyens d'action, un prolongement de la direction du contrôle qu'il relie aux inspections locales, ainsi soutenues et renforcées. Il n'est mis en mouvement que pour un objet déterminé et sur l'ordre du ministre.

Quant au contrôle résident, son service dans les ports militaires a été distribué par l'instruction du 15 janvier 1901 (*B. O.*, p. 38), en vue de l'harmoniser de la manière la plus pratique et la plus fructueuse avec le régime de l'autonomie des directions.

Son indépendance est garantie par son droit de correspondance directe avec le ministre de qui seul il relève et dont il tient la mission permanente de veiller à l'observation, dans tous les services, des lois, décrets, règlements et décisions ministérielles qui en régissent le fonctionnement administratif, financier, comptable et économique. Pouvant élever la voix jusqu'au ministre, qui est loin de l'action, quand ses observations ne reçoivent pas satisfaction sur place, il empêche que la responsabilité du chef du Département, toujours engagée par les actes de ses subordonnés, le soit à son insu.

Tenu, tant par l'autorité supérieure locale, que par les directeurs subordonnés, au courant de tous ceux de leurs actes qui entraînent une dépense ou soulèvent une question de légalité, il les prévient des erreurs et des fautes commises, mais il lui est absolument interdit d'arrêter ou même de suspendre aucune opération sans leur consentement formel.

Digitized by Google

Il n'a pas non plus à discuter les clauses techniques des contrats passés par les directions. Ce genre d'observations est réservé aux contrôleurs techniques des constructions navales, de l'artillerie ou des travaux hydrauliques, car il exige une compétence spéciale que la législation ne saurait reconnaître au contrôle administratif et financier. Mais ce dernier signalera les inconvénients économiques de telles ou telles clauses des marchés préparés par les directions. La loi de finances du 26 janvier 1892 (article 65) lui donne, d'ailleurs, mission d'apprécier les stocks d'approvisionnements au double point de vue économique et comptable.

A la différence de l'ancienne surveillance administrative, caractérisée par une participation à l'action et par la tenue d'écritures contradictoires, le contrôle opère sur les actes et sur les écritures mêmes des services.

Par l'examen des pièces soumises chaque jour à son visa, par son assistance aux commissions et au conseil d'administration du port, enfin et surtout par ses investigations dans les bureaux, magasins, ateliers et chantiers, il est en situation de découvrir toutes les irrégularités, toutes les pratiques défectueuses qui s'introduiraient dans les services.

Il doit les signaler aussitôt au chef du service intéressé, puis au préfet maritime et, s'il est nécessaire, au ministre.

Quand ses observations concernent l'administration intérieure d'un corps organisé, d'un dépôt d'équipages, d'un bâtiment de la flotte ou d'un service similaire, c'est, en premier lieu, au président du conseil d'administration ou au commandant comptable et, ensuite, au service du commissariat chargé de la vérification et de la régularisation des dépenses dudit corps, dépôt, bâtiment ou service, qu'il appartiendra désormais de fournir, sur les cahiers et rapports d'inspection, les explications et réponses nécessaires.

Lorsque les observations faites aux services ne reçoivent pas satisfaction, le contrôle en saisit le préfet maritime qui seul a le droit de leur donner des ordres. Si le préfet maritime partage la manière de voir du contrôle, il doit l'appuyer de toute son autorité auprès du service intéressé ; si, au contraire, le préfet adopte l'opinion de ses subordonnés, le contrôle transmet ses observations au ministre avec celles que le préfet a consignées sur le cahier ou rapport d'inspection.

Le contrôle doit aussi indiquer au chef du Département les réformes d'ordre administratif, financier, comptable et économique

Digitized by Google

que son expérience lui révélerait comme susceptibles d'être opérées dans les divers services.

Enfin, il lui appartient, comme au préfet maritime, de provoquer les missions mobiles auxquelles le ministre confie, quand il le juge nécessaire, les études, enquêtes et vérifications que les inspecteurs des ports ne peuvent effectuer eux-mêmes.

Dans l'exercice de ses attributions, le contrôle jouit de l'indépendance la plus absolue vis-à-vis du préfet et des services d'action; chacun, sans aucune exception, doit mettre à sa disposition tous les documents, tous les moyens matériels qu'il considère comme susceptibles de faciliter l'accomplissement de sa fonction.

Il est bien entendu, d'ailleurs, que le contrôle n'a lui-même aucune autorité sur aucun service, qu'il ne peut donner aucun ordre et qu'il sortirait entièrement de son rôle s'il enrayait, ne fût-ce que par des retards inutiles, l'accomplissement d'une décision quelconque des chefs de service. Son seul droit, en même temps que son principal devoir, est de donner des avis au ministre et de faire des représentations aux autorités subordonnées.

A peine est-il besoin d'ajouter que les relations du contrôle avec les divers services doivent toujours être empreintes de la plus grande courtoisie et que cette dernière doit être plus marquée encore lorsqu'il est indispensable de montrer de la fermeté.

Exposé par la nature de ses fonctions à provoquer bien des susceptibilités, le contrôle ne peut être indiscuté que s'il se rend indiscutable par sa haute autorité morale. Or celle-ci ne peut naître que de la réunion des sentiments les plus élevés; elle est fatalement détruite chez tout inspecteur qui peut être soupçonné d'apporter dans ses appréciations la moindre préoccupation étrangère à l'intérêt général. Il faut que les services contrôlés aient l'impression très nette que le seul souci des intérêts du Trésor, des droits des personnes, du respect de la règle, inspire tous les avis et toutes les critiques de l'inspection.

Une connaissance approfondie de la législation et une très grande expérience des affaires sont également indispensables au contrôle. Il faut que toutes ses observations soient assez soigneusement motivées pour qu'elles ne puissent pas servir de point de départ à ces discussions interminables, à ces longs échanges de notes par lesquels les affaires sont si souvent retardées.

Digitized by Google

Un contrôle courtois, équitable, instruit, réservé dans son langage, son attitude et ses écrits, dominé, en un mot, par le seul souci de l'intérêt général, de la légalité et de la justice, sera toujours respecté par les services d'action.

Il sera, d'autre part, l'auxiliaire le plus précieux du ministre, dont il sauvegarde la responsabilité, ainsi que des préfets maritimes qui, en matière administrative, exercent l'autorité au nom et par délégation du ministre.

La nature des relations du contrôle, envisagé sous toutes ses formes, avec la direction supérieure, que personnifie le chef du Département, ne saurait être discutée.

Le contrôle local lui-même, organe essentiellement ministériel, a, de tout temps, correspondu directement avec le ministre et la plupart des actes législatifs ont reconnu son indépendance vis-à-vis de l'autorité supérieure du port.

En agissant de la sorte, on n'a fait qu'obéir aux règles du bon sens. Il est de toute évidence, en effet, que le contrôle résident pourrait ne pas être libre de toujours dire la vérité au ministre s'il était subordonné à l'autorité locale, car il doit, en certaines circonstances, rappeler à cette autorité elle-même le respect dû à la règle.

Le préfet maritime serait donc en contradiction à la fois avec la raison et avec la vérité légale s'il prétendait avoir l'inspection résidente sous ses ordres.

Il ne faudrait pas en conclure que le contrôle puisse, dans les ports, méconnaître l'autorité du préfet, ni admettre que les préfets maritimes ne doivent ni ne puissent recourir à ses services. Penser de la sorte serait fausser totalement la lettre et l'esprit de la réglementation qui a fait des préfets maritimes, comme agents d'exécution, et de l'inspection locale et permanente, comme organe de contrôle administratif, des mandataires, des collaborateurs immédiats du ministre.

Le préfet maritime sortirait de la limite de son droit s'il prétendait diriger l'inspection résidente et lui donner des ordres. Mais, par contre, cette dernière manquerait à son devoir, si elle négligeait de donner au préfet maritime, délégué du ministre et représentant du pouvoir exécutif, les renseignements qu'elle est en situation de lui fournir sur les actes administratifs des divers services. C'est en ce sens que les règlements en vigueur prévoient

Digitized by Google

la communication au préfet, après instruction contradictoire auprès des services et avant transmission au ministre, des cahiers d'observations et des rapports de l'inspection. Mis, de la sorte, au courant de la marche générale et des incidents du service, le préfet est en mesure de remédier de lui-même et sans retard aux irrégularités signalées.

L'inspection locale doit toujours répondre à l'appel du préfet; elle le devance même, comme il vient d'être dit. Toutefois, lorsque ses moyens d'action sont insuffisants, c'est le service des missions, ainsi que l'indiquent les circulaires des 5 novembre 1900 et 15 janvier 1901 (*B. O.*, p. 801 et 38) qui, sur l'ordre du ministre, prête son concours à l'autorité supérieure du port[1].

Si donc l'inspecteur en chef doit renseigner le préfet, comme il renseigne le ministre lui-même, par contre, un préfet maritime qui négligerait de recourir au contrôle local en vue d'être renseigné sur les actes des services de son arrondissement engagerait gravement sa responsabilité vis-à-vis du ministre.

Il va, d'ailleurs, sans dire que le préfet maritime est libre de suivre ou de ne pas suivre les avis du contrôle, attendu qu'il conserve la plénitude de la responsabilité. Le contrôle, en effet, est irresponsable et il ne peut prétendre être infaillible. D'autre part, il n'est pas en situation de juger les motifs d'ordre supérieur que peut avoir le préfet pour prendre, dans une affaire, telle décision plutôt que telle autre. Il ne reste plus à l'inspection locale, quand le préfet maritime n'adopte pas sa manière de voir, qu'à transmettre au ministre son cahier d'observations ou son rapport, en exposant les raisons de fait et de droit sur lesquelles elle s'appuie pour la maintenir. Au ministre de trancher le différend.

Indépendamment du droit et du devoir qu'a le préfet de faire appel au contrôle local pour être renseigné sur les actes des services de son arrondissement, il peut, avant même de s'adresser à lui, demander au ministre l'envoi d'inspecteurs du service des missions, en vue de l'examen de telle ou telle question déterminée.

Si j'ajoute que le préfet maritime a sous ses ordres immédiats

[1] Un décret du 23 juin 1903, modifiant l'article 32 du décret du 18 avril 1902, a réglé la procédure à suivre lorsque le préfet maritime ou le directeur d'un établissement croit devoir réclamer le concours du contrôle résident.

Digitized by Google

tous les chefs de service et que, présent sur les lieux, il peut facilement s'enquérir auprès d'eux des motifs de tous leurs actes, comme de l'exécution de toutes ses décisions, on voit que l'organisation nouvelle met à sa disposition tous les moyens de connaître, jusque dans les moindres détails, la conduite de chacun des services de son arrondissement et qu'il n'a pas à regretter la surveillance administrative du commissariat.

En résumé, des modifications profondes ont été apportées à la réglementation maritime par le décret du 25 août 1900, qui a créé l'autonomie administrative des services dans les arsenaux; d'un autre côté, le décret du 19 avril 1899, complété par les arrêtés, instructions et circulaires rendus pour son application, détermine le fonctionnement du contrôle administratif dans des conditions analogues à celles que prévoit le projet de loi déjà voté par la Chambre des députés.

Dans cette organisation nouvelle, le rôle et les responsabilités du préfet maritime, directeur général de l'arsenal, des chefs de service et des personnels d'exécution ou de gestion, de même que la situation du corps de l'Inspection, sont beaucoup mieux définis qu'ils ne le furent à aucune époque. Les vœux exprimés à maintes reprises par les Chambres se trouvent ainsi réalisés, car leur contrôle suprême sur l'administration de la marine sera désormais beaucoup plus facile.

C'est pourquoi je vous prie, Monsieur le Président, de revêtir le présent rapport de votre approbation. Vous lui donnerez ainsi le caractère d'une décision de principe et vous consacrerez des réformes qui, j'en ai le ferme espoir, seront fécondes en résultats utiles pour la marine et pour le Trésor.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'hommage de mon profond respect.

*Le Ministre de la marine,*

Signé : DE LANESSAN.

Approuvé :

*Le Président de la République,*

Signé : ÉMILE LOUBET.

---

Digitized by Google

*Notification d'un décret, en date du 23 juin 1903, modifiant l'article 32 du décret du 18 avril 1902, déterminant le fonctionnement du contrôle résident des ports et établissements de la marine.*

Paris, le 25 juin 1903.

Messieurs, vous trouverez reproduit ci-après un décret, en date du 23 juin 1903, qui modifie l'article 32 du décret du 18 avril 1902, sur le fonctionnement du contrôle résident des ports et établissements de la marine.

Ainsi que l'explique le rapport qui précède le décret, les fonctionnaires du contrôle de l'administration de la marine, quel que soit leur grade, sont mes délégués directs et ne peuvent en aucune façon dépendre du préfet maritime ou du directeur de l'établissement auprès duquel ils sont accrédités.

La faculté accordée aux préfets maritimes par l'article 32 susvisé, n'était donc pas absolument conforme aux principes qui ont présidé à la réorganisation du contrôle de l'administration de la marine et il m'a paru nécessaire de la faire disparaître de la réglementation.

Les préfets n'en conserveront pas moins cependant, le droit de demander au contrôle résident des renseignements ou des avis sur des points particuliers et celui-ci n'hésitera pas à les fournir quand cela lui sera possible. Quand au contraire, il s'agira de la vérification approfondie d'un service ou d'une enquête sur des faits qui se seront passés au chef-lieu ou sur un point quelconque de l'arrondissement, il sera nécessaire de m'en référer au préalable, sous le timbre de la direction du contrôle, de façon à me permettre de désigner le ou les fonctionnaires du contrôle mobile ou résident qui, selon les circonstances, devront procéder à la vérification ou à l'enquête demandée.

Comme il importe, d'autre part, que je sois mis au courant du résultat des recherches et travaux du contrôle résident, les contrôleurs généraux et contrôleurs chefs du contrôle résident devront me faire parvenir, sous le présent timbre, copie des demandes qu'ils auront reçues, ainsi que des réponses qu'ils y auront faites, aussitôt leur transmission au préfet maritime ou au directeur de l'établissement.

Digitized by Google

Vous voudrez bien, chacun en ce qui vous concerne, assurer l'exécution des dispositions contenues dans la présente circulaire et le décret qui l'accompagne, dont l'insertion au *Bulletin officiel de la marine* tiendra lieu de notification.

Signé : Camille PELLETAN.

---

*Rapport au Président de la République française, suivi d'un décret modifiant l'article 32 du décret du 18 avril 1902, déterminant le fonctionnement du contrôle résident des ports et établissements de la marine.*

(Du 23 juin 1903.)

Monsieur le Président,

Le décret du 25 août 1900, qui a créé l'autonomie de chacun des services de l'arsenal et les a soustraits à la surveillance du commissariat, a chargé, par son article 3, le préfet maritime de « suivre « dans les divers services l'exécution de ses ordres et de se renseigner sur les actes qui engagent sa responsabilité ».

Pour permettre aux préfets maritimes d'exercer ces attributions, une circulaire du 5 novembre 1900 les a autorisés à demander le concours des inspecteurs en chef, pour procéder à des vérifications d'ordre administratif et financier ou pour recueillir des renseignements sur certains points particuliers. Cette faculté leur a été maintenue par l'article 32 du décret du 18 avril 1902 sur le fonctionnement du contrôle résident dans les ports et établissements.

Le contrôle de l'administration de la marine est, par essence, le contrôle dn ministre, au nom de qui il s'exerce partout où il est représenté ; il ne peut à aucun moment devenir le contrôle du préfet maritime. J'estime donc, qu'il y a lieu de modifier les termes de l'article susvisé en ce qu'ils ont de contraire aux principes généraux qui régissent le contrôle de mon Département et à l'esprit de la loi du 2 mars 1902 qui l'a réorganisé. Les préfets maritimes conserveront la faculté de demander des renseignements ou avis sur des points déterminés aux chefs du contrôle résident, mais lorsqu'il s'agira de vérifications spéciales, d'enquête sur un fait particulier, ils devront m'en référer au préalable et je déciderai lequel du con-

Digitized by Google

trôle résident ou du contrôle mobile devra, le cas échéant, y procéder.

Si vous approuvez ma manière de voir, je vous prie de vouloir bien revêtir le projet de décret ci-joint de votre signature.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'hommage de mon profond respect.

*Le Ministre de la marine,*

Signé : Camille PELLETAN.

---

*Décret modifiant l'article 32 du décret du 18 avril 1902, déterminant le fonctionnement du contrôle résident des ports et établissements de la marine.*

(Du 23 juin 1903.)

Le Président de la République française,

Vu le décret du 18 avril 1902, sur le fonctionnement du contrôle résident des ports et établissements de la marine ;

Sur le rapport du ministre de la marine,

Décrète :

Art. 1er. — L'article 32 du décret susvisé du 18 avril 1902 est modifié ainsi qu'il suit :

Sur demande écrite du préfet maritime, le chef du contrôle résident lui remet, dans la même forme, les renseignements et avis d'ordre administratif, financier, comptable ou économique qu'il peut lui fournir, sous la réserve qu'il n'en résultera ni gêne ni entrave pour la marche normale de son service.

S'il s'agit, au contraire, de vérifications de longue durée ou d'enquêtes approfondies, le préfet maritime s'adresse, sous le timbre de la Direction du contrôle, au ministre, qui apprécie et charge soit le contrôle résident du port soit le service des missions de procéder aux investigations nécessaires.

Art. 2. — Le ministre de la marine est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 23 juin 1903.

Signé : ÉMILE LOUBET.

Par le Président de la République :

*Le Ministre de la marine,*

Signé : Camille PELLETAN.

---

Digitized by Google

# LA
# GUERRE HISPANO-AMÉRICAINE
## AUX PHILIPPINES
### DU 21 AVRIL AU 16 AOUT 1898

(*Suite*).

## CHAPITRE III.

### Rupture des négociations hispano-américaines.

Il ne faut pas aller chercher dans des considérations d'ordre purement humanitaire, dans de nobles sentiments de justice et d'amour du prochain le motif de la déclaration de guerre des États-Unis à l'Espagne. A la foule, à ceux qui se contentent de mots, la presse américaine déclarait que Cuba, depuis trop longtemps, souffrait d'un gouvernement tyrannique et ruineux. Elle ne pouvait, disait-elle, supporter qu'une île voisine du pays de la liberté et de la richesse fut si malheureuse, et l'Amérique devait se considérer comme la protectrice obligée des Cubains opprimés.

Ces idées avaient été habilement répandues dans le public, mais un dernier reste de pudeur empêchait encore le gouvernement américain de se mêler aux querelles d'une colonie avec sa métropole. Il fallait qu'un incident, la goutte d'eau qui fait déborder le vase, mît en branle les masses, émût l'opinion publique et la poussât aux résolutions extrêmes.

Digitized by Google

Le cuirassé le *Maine*, sautant en rade de la Havane, fut cet incident.

Cette catastrophe avait surexcité les esprits, porté au plus haut point d'exaspération les chauvins et la fameuse presse jaune; le pays était préparé aux plus graves événements, le moment semblait enfin venu de jouer ce grand rôle de redresseur de torts aux yeux du monde civilisé. En réalité, le but était moins noble : l'Amérique se sentait plus riche et plus forte que l'Espagne. Elle voulait l'Amérique aux Américains et, avec sa ténacité anglo-saxonne, elle allait essayer de prendre, les armes à la main, ce que l'on avait toujours refusé de lui vendre.

Si les Espagnols avaient eu des illusions sur la façon dont se termineraient les négociations avec l'Amérique, elles se fussent sans doute rapidement envolées en lisant les télégrammes échangés entre le gouvernement de l'Union et les commandants de ses escadres ou de ses bâtiments de guerre.

En particulier, voici la teneur de ceux qui furent adressés à l'amiral Dewey, le futur vainqueur de Cavite, ou que ce dernier envoya à son gouvernement, dans les premiers mois de 1898.

Washington, 27 janvier 1898.

*Dewey « Olympia », Yokohama, Japon.*

Retenez, jusqu'à nouvel ordre, les marins qui ont terminé leur temps d'engagement au service de l'escadre.

CROWNINSHIELD.

Washington, 25 février 1898.

*Dewey, Hong-Kong.*

Donnez l'ordre à l'escadre, à l'exception du *Monocacy*, de se rendre à Hong-Kong. Faites votre plein de charbon. En cas de déclaration de guerre à l'Espagne, votre devoir est de veiller à ce que l'escadre espagnole ne puisse quitter les côtes asiatiques, et de vous livrer ensuite à des opérations offensives aux îles Philippines. Restez sur l'*Olympia* jusqu'à nouvel ordre.

ROOSEVELT.

Digitized by Google

Washington, 26 février 1898.

*Dewey, Hong-Kong.*

Faites le plein de vos soutes à charbon, et prenez-le aussi bon que possible.

LONG.

Washington, 21 mars 1898.

*Dewey, Hong-Kong.*

Le *Baltimore* a reçu l'ordre de se rendre à Hong-Kong, après l'arrivée à Honolulu du *Mohican*, qui apporte des munitions pour la station navale d'Extrême-Orient.

LONG.

Washington, 1er avril 1898.

*Dewey, Hong-Kong.*

Munissez-vous de vivres pris sur place; combien aurez-vous ensuite de jours de vivres? Combien faut-il vous envoyer de savon et de tabac ?

LONG.

Washington, 4 avril 1898.

*Dewey, Hong-Kong.*

Pouvez-vous fréter immédiatement un steamer avec des provisions? Combien coûterait-il ?

LONG.

Hong-Kong, 4 avril 1898.

*Secrétaire de la marine, Washington.*

J'ai frété le steamer anglais *Nanshan*, il a plus de 3,000 tonnes de charbon à bord. Avant l'ouverture des hostilités, je peux et voudrais approvisionner ce steamer. Je vous demande une prompte réponse pour conclure les marchés. Ils ne pourraient être faits après l'ouverture des hostilités.

DEWEY.

Digitized by Google

Washington, 6 avril 1898.

*Dewey, Hong-Kong.*

Équipez immédiatement le *Nanshan* et un navire en plus pour des provisions. Faites les installations spéciales. Envoyez les reçus au Département. Engagez un équipage pour ce service spécial, si c'est possible, pour un an, à moins que l'on ne le renvoie avant. Désignez et détachez un officier pour commander chacun d'entre eux. Armez-les si possible; la guerre peut être déclarée; la situation est très critique.

LONG.

Washington, 6 avril 1898.

*Dewey, Hong-Kong.*

Vous accuse réception de votre télégramme du 4. Approuve ce que vous avez fait. Le 6 avril peut être la dernière occasion.

LONG.

Hong-Kong, 6 avril 1898.

*Secrétaire de la marine, Washington D. C.*

J'ai équipé le *Nanshan*, et ai enrôlé son équipage. Je désigne un officier pour le commander. J'ai donné l'ordre à 3 officiers et à 50 hommes du *Monocacy* de combler les postes vacants. J'espère me procurer un autre steamer * * *. Vous accuse réception de votre télégramme du 6 avril, relatif aux facilités d'acquittement.

DEWEY.

Washington, 7 avril 1898.

*Dewey, Hong-Kong.*

Débarquez tout ce qui est bois, équipement, etc., il n'est pas nécessaire de les avoir pour les opérations à faire.

LONG.

Digitized by Google

Hong-Kong, 9 avril 1898.

*Secrétaire de la marine, Washington.*

J'ai équipé le navire anglais *Zafiro*, pour les provisions, au prix de 18 000 liv. st. Je vais l'armer et l'équiper immédiatement.

DEWEY.

Washington, 21 avril 1898.

*Dewey, Hong-Kong.*

Les forces navales américaines de la station de l'Atlantique Nord bloquent Cuba. La guerre n'est pas encore déclarée; elle peut l'être d'un moment à l'autre. Je vous en informerai. Attendez des ordres.

LONG.

Washington, 24 avril 1898.

*Dewey, Hong-Kong.*

La guerre a commencé entre les États-Unis et l'Espagne. Allez d'abord aux Philippines. Commencez d'abord les opérations en vous attaquant particulièrement à la flotte espagnole. Vous capturerez ou vous détruirez les navires. Faites tous vos efforts.

LONG.

Hong-Kong, 25 avril 1898.

*Secrétaire de la marine, Washington.*

L'escadre partira pour Manila et les îles Philippines aussitôt après l'arrivée du consul des États-Unis venant de Manila.

DEWEY.

Hong-Kong, 25 avril 1898.

*Secrétaire de la marine, Washington.*

A la demande du gouvernement de Hong-Kong, l'escadre appareille aujourd'hui pour la baie de Mirs. Adressez à Hong-Kong, je communiquerai par canot à vapeur.

DEWEY.

Digitized by Google

Washington, 26 avril 1898.

*Dewey, Hong-Kong.*

La proclamation suivante du président des États-Unis vous est envoyée en communication :

« Par un acte du Congrès, approuvé le 26 avril 1898, on déclare que la guerre existe et qu'elle a existé depuis le 21 avril 1898, ce jour y compris, entre les États-Unis d'Amérique et le royaume d'Espagne. Il est à désirer que cette guerre soit faite suivant les principes admis par les nations actuelles, et sanctionnés par leur pratique récente. On a déjà annoncé que la politique de ce gouvernement ne consisterait pas à faire la guerre de course, mais qu'elle adhérait aux règles de la déclaration de Paris. Maintenant, par conséquent, moi, William Mac-Kinley, président des États-Unis d'Amérique, en vertu des pouvoirs qui me sont conférés par la Constitution et les lois déclare et proclame ici :

« 1° Le pavillon neutre couvre la propriété de l'ennemi, à l'exception de la contrebande de guerre ;

« 2° La propriété des neutres, la contrebande de guerre ne sont pas saisissables sous pavillon ennemi ;

« 3° Le blocus, pour être déclaré, doit être effectif ;

« 4° En quelque port ou dans quelque endroit des États-Unis que se trouvent des bâtiments de commerce espagnols, il leur sera donné jusqu'au 31 mai 1898, inclusivement, pour compléter leur chargement et quitter ces ports ou lieux. Tout bâtiment espagnol de commerce rencontré à la mer par un bâtiment des États-Unis sera autorisé à continuer sa route si, à l'inspection de ses papiers, il est rendu manifeste : que sa cargaison a été embarquée avant l'expiration du terme cité plus haut, que tout ce qui y est contenu n'est pas la propriété de navires espagnols portant des officiers de terre ou de mer de l'ennemi ; qu'il n'a d'autre charbon que celui qui lui est nécessaire à son voyage ; qu'il n'a pas d'articles défendus, ou de contrebande de guerre, ou quelque dépêche de ou pour le gouvernement espagnol ;

« 5° Tout navire de commerce espagnol qui, avant le 21 avril 1898, aura quitté un port étranger ou un endroit des États-Unis, sera autorisé à entrer dans tel port ou place qui lui conviendra, à y



Digitized by Google

décharger sa cargaison, et ensuite, aussitôt, à partir sans être molesté, et si quelque navire de ce genre est rencontré à la mer par un bâtiment des États-Unis, il lui sera permis de faire route pour un port non bloqué ;

« 6° Le droit de visite devra être exercé en tenant un compte strict des droits des neutres, et les voyages des paquebots-postaux ne seront troublés que s'il y a de graves soupçons de violation de la loi, de contrebande ou de blocus;

« En foi de quoi, j'ai signé et apposé le sceau des États-Unis.

« Fait à Washington le 26e jour d'avril 1898 et la 122e année de l'Indépendance des États-Unis.

William Mac-Kinley.

« John Sherman, *Secrétaire d'État* ».

Hong-Kong, 27 avril 1898.

*Secrétaire de la marine, Washington.*

Williams, consul des États-Unis à Manila, est arrivé. L'escadre part immédiatement pour les îles Philippines.

Long.

Ainsi, dès le début de l'année 1898, les États-Unis se préparaient à la guerre, retenant leurs équipages à bord des bâtiments, munissant les navires de leur station d'Extrême-Orient, et d'ailleurs, de charbon et du meilleur.

L'actif commodore Dewey, mettait peu à peu son escadre au point, aussi n'eut-il pas lieu d'être surpris lorsque le 21 avril 1898 un ultimatum, dont voici les termes, fut adressé par le gouvernement des États-Unis à l'Espagne :

« Le gouvernement américain exige que l'Espagne renonce immé-
« diatement à la souveraineté et au gouvernement de l'île de Cuba;
« qu'elle retire ses troupes de terre et de mer de Cuba et des eaux
« cubaines.

« En faisant cette demande, les États-Unis répudient de leur part
« toute disposition ou intention d'exercer une souveraineté, une
« juridiction ou un contrôle sur Cuba et n'ont d'autre but que de
« pacifier l'île. Ils affirment leur détermination, une fois ce but

Digitized by Google

« atteint, de laisser le gouvernement et le contrôle de Cuba à sa « population, qui constituera un gouvernement libre et indépendant.

« Si samedi prochain, 23 avril, à midi, le gouvernement des « États-Unis, n'a pas reçu du gouvernement espagnol une réponse « pleinement satisfaisante à cette requête et à cette résolution, de « manière à assurer la paix à Cuba, le Président des États-Unis, « sans autre avis préalable, emploiera, dans la mesure qui sera « nécessaire, le pouvoir et l'autorité que lui confère la résolution « conjointe pour exécuter ladite résolution. »

Au lieu de répondre à ces sommations et avant d'en avoir reçu officiellement le texte, le gouvernement espagnol informa l'ambassadeur des États-Unis à Madrid, le 22 avril, que les relations diplomatiques entre les deux pays étaient rompues, et lui remit, sur sa demande, son passe-port et son sauf-conduit.

La guerre seule, allait maintenant trancher la question.

### L'escadre américaine du Pacifique.

Tandis que ces événements se passaient de part et d'autre de l'Atlantique, la concentration de l'escadre américaine du Pacifique se faisait.

L'*Olympia* était venu de la Méditerranée, par Port-Saïd, rejoindre le *Baltimore*, qui avait quitté Honolulu, et tous deux avaient rallié à Hong-Kong, le *Boston*, le *Raleigh*, le *Concord*, le *Pétrel* et le *Mac-Culloch*.

L'Angleterre avait déclaré vouloir observer la plus stricte neutralité dans ce conflit. Les autorités anglaises de Hong-Kong prièrent, en conséquence, le commodore Dewey, commandant en chef l'escadre américaine, composée des navires énumérés plus haut, de ne pas séjourner dans les eaux de la colonie. Celui-ci appareilla, en effet, le 26 avril, pour la baie de Mirs, à ce moment territoire chinois, aujourd'hui cédé à l'Angleterre et y attendit le consul américain à Manille, M. O.-F. Williams, ancien officier de marine.

Les navires prirent là leur tenue de combat. La peinture blanche des bâtiments fut remplacée par une teinte grise uniforme, moins visible, s'étendant de la pomme des mâts à la flottaison ; le champ de tir des pièces fut dégagé, les dernières dispositions prises et, le 29 avril, accompagné de deux navires marchands anglais, récem-

Digitized by Google

ment achetés à Hong-Kong, le *Zaphiro* et le *Nan-Shang*, battant pavillon américain, l'escadre prit la mer et se dirigea vers l'Est.

L'*Olympia* portait le pavillon du contre-amiral Dewey, à ce moment-là commodore seulement, et était commandé par le capitaine de vaisseau Ch.-V. Gridley.

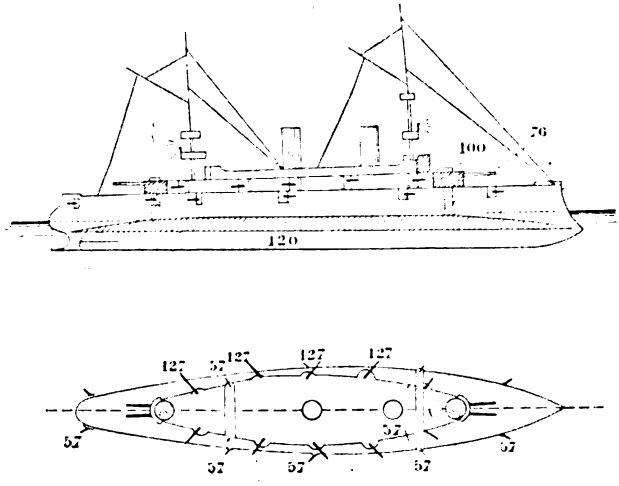
L'*Olympia*[1] est un croiseur de 1re classe récent, en acier, à deux hélices, lancé en 1892, ayant 106 mètres de long, 16 mètres de large, 8m,20 de tirant d'eau, 5,870 tonneaux de déplacement. Une machine de 17,300 chevaux lui avait fait filer 21m,5 aux essais. Son rayon d'action est de 13,000 milles à 10 nœuds avec 1300 tonneaux de charbon.

Sa protection consiste :

1° En un cofferdam de 1m,20 de haut, rempli de cellulose comprimée et formant flottaison cellulaire sur toute la longueur du bâtiment;

2° En 10c de cuirasse d'acier harweyé pour les pièces de 20c et de 12c; en 76mm pour les monte-charges, en 6c pour les pièces de 57mm.

Le pont cuirassé a 120mm d'épaisseur au milieu et 76mm aux extrémités.




*Olympia.*

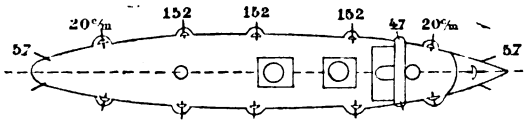
[1] Les renseignements sur les navires de l'escadre américaine ont été en partie recueillis dans l'ouvrage de M. le capitaine de frégate Testu de Balincourt : *Les flottes de combat étrangères.*

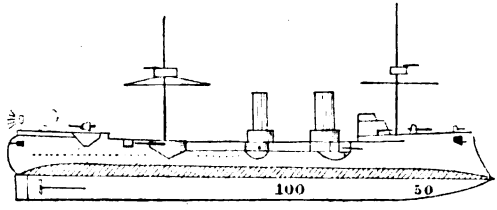
Digitized by Google

*Artillerie.* — Quatre pièces de 20c, accouplées dans deux tourelles fermées, sont situées dans l'axe. Dix 127mm à tir rapide dans des encorbellements sur la superstructure. Quatorze 57mm, dont dix dans des encorbellements dans la batterie couverte ; les quatre autres, aux angles de la superstructure.

*Torpillerie.* — Six tubes lance-torpilles, dont deux fixes aux extrémités, les autres par le travers, mobiles et sans protection. Équipage : 466 hommes.

Le *Baltimore* (commandant Dyer, capitaine de vaisseau) ; croiseur en acier de 1re classe, à deux hélices, lancé en 1889 ; 100 mètres de long, 15 mètres de large, 7 mètres de tirant d'eau arrière, 4,500 tonneaux de déplacement. Sa machine de 10,700 chevaux lui a fait donner 19n,5 aux essais, son approvisionnement de charbon de 850 tonneaux lui donne un rayon d'action de 7,000 milles. Il possède un cofferdam qui est dans les mêmes conditions que celui du navire précédent. Son pont cuirassé varie de 5c à 10c.




*Baltimore.*

*Artillerie.* — Quatre 20c en encorbellement sur les gaillards. Six 152mm en encorbellement sur le pont des gaillards. Quatre 57mm aux extrémités. Deux 47mm sur la passerelle.

*Torpillerie.* — Cinq tubes, dont trois fixés derrière et deux de chaque côté de l'étrave. Équipage : 395 hommes.

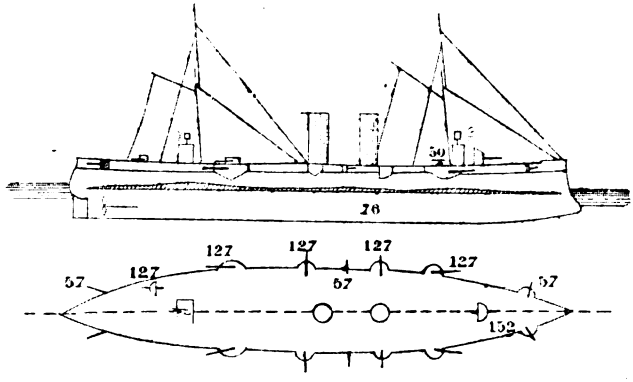
Le *Raleigh* (commandant Coghlan, capitaine de vaisseau) ; croiseu

Digitized by Google

protégé de 2e classe, également en acier, à deux hélices, lancé en 1892; 92 mètres de long, 13 mètres de large, 5m,80 de tirant d'eau arrière, 3,180 tonneaux de déplacement. Sa machine de 10,000 chevaux lui a fait donner 20 nœuds aux essais.

Il a un rayon d'action de 2,500 milles à 10 nœuds, avec 750 tonneaux de charbon.

Ce croiseur a une ceinture cellulaire garnie de matière encombrante (woodite). Ses pièces de 15c et de 12c sont protégées par 5c d'acier, celles de 57mm et ses tubes lance-torpilles par 25mm de même métal.




*Raleigh.*

*Artillerie.* — Un 152mm à tir rapide sur le gaillard avant.

Dix 127mm à tir rapide, dont deux sur la dunette, huit en encorbellement dans la batterie. Huit 57mm, dont deux sur le gaillard, deux dans la batterie et quatre sur le pont supérieur.

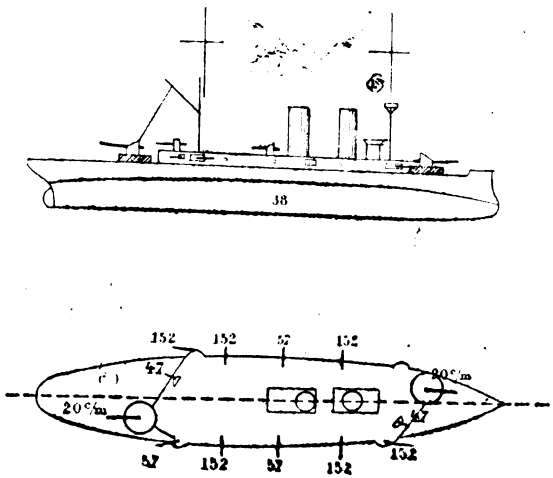
*Torpillerie.* — Quatre tubes, dont deux fixes aux extrémités et deux mobiles dans la batterie. Équipage : 312 hommes.

Le *Boston* (commandant Frank Wildes), capitaine de vaisseau; croiseur de 2e classe à une hélice, en acier, lancé en 1884; 82 mètres de long, 13 mètres de large, 6m,50 de tirant d'eau arrière, 3,190 tonneaux de déplacement; a donné 15n,5 aux essais et n'a que 4,000 milles de rayon d'action à 10 nœuds avec 480 tonneaux de charbon.

Il est protégé par un pont cuirassé de 38mm; ses tourelles ont une cuirasse de 51mm.

Digitized by Google

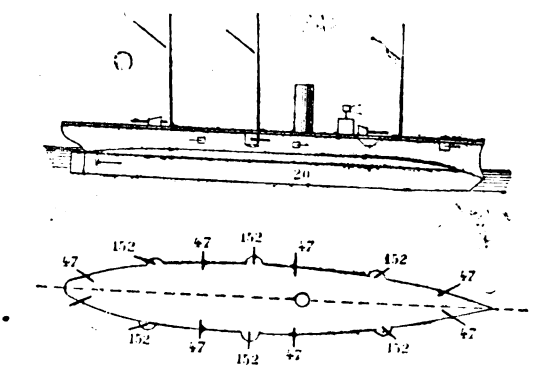
*Artillerie.* — Deux 20c en quinconce aux extrémités de la superstructure bâbord *N* et tribord *R*. Six 152mm, dans la batterie et du




*Boston.*

côté opposé aux 20c. Deux 57mm. Deux 47mm, près des grosses pièces. Équipage : 282 hommes.

Le *Concord*, canonnière protégée en acier à deux hélices (commandant Asa Walker, capitaine de frégate). Elle a été lancée en 1890; a




*Concord.*

70 mètres de long, 11 mètres de large, 5m,30 de tirant d'eau arrière, 1700 tonneaux de déplacement.

Digitized by Google

Elle a donné 17 nœuds aux essais avec 3,400 chevaux et possède un approvisionnement de 400 tonneaux de charbon.

Sa protection consiste en un pont cuirassé de 90mm.

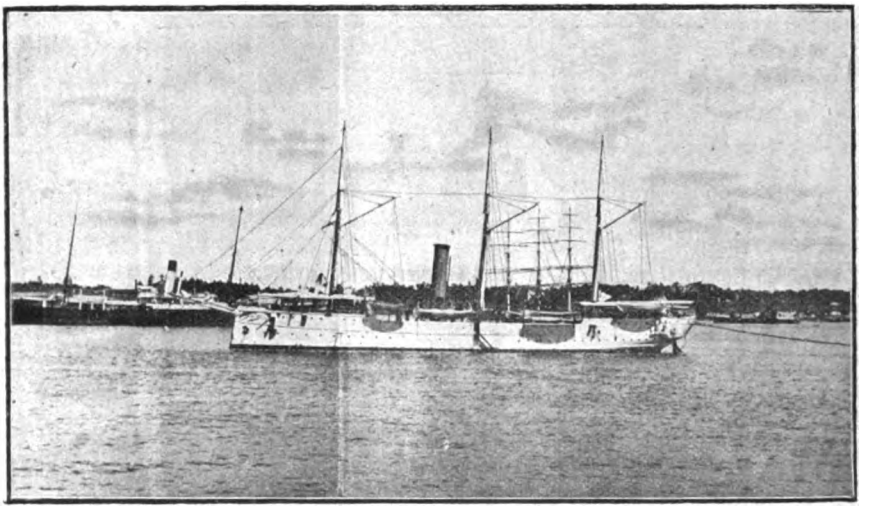
*Artillerie.* — Six 152mm. Huit 47mm.

*Torpillerie.* — Trois tubes lance-torpilles. Équipage : 185 hommes.

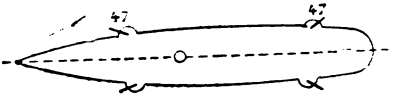
Le *Pétrel*, canonnière protégée en acier à deux hélices (commandant Wood, capitaine de frégate). Elle a été lancée en 1888; longueur 55 mètres, largeur 9m,50, 4 mètres de tirant d'eau arrière, 890 tonneaux de déplacement. Sa machine de 1500 chevaux lui a fait donner 14 nœuds; 200 tonneaux de charbon.

Sa protection est assurée par un pont de 90mm.

*Artillerie.* — Quatre 152mm. Un 47mm. Équipage : 130 hommes.



*Mac-Culloch.*




*Mac-Culloch*, commandant Hodgsdon. Petit navire au service des douanes et détaché à la marine de guerre. Cet aviso a, en encorbellement, quatre pièces de 47mm ou de 57mm, et un tube lance-torpilles dans l'axe, à l'avant. D'après les officiers américains, ce tube, que

Digitized by Google

l'on peut s'étonner de voir en place sur un ancien bâtiment de la douane, servirait au lancement de torpilles destinées à faire sauter des obstacles ou des épaves. Équipage : 90 hommes environ.

Le *Nan-Shan* était un vapeur de la Shan-Line de Hong-Kong, commandé par le lieutenant de vaisseau Hodges.

Le *Zaphiro* appartenait à la Manila Steam Ship Company, dont les navires faisaient le service des marchandises et des passagers entre Manille et Hong-Kong. Son commandant était le lieutenant de vaisseau Mac-Lean.

### Aux Philippines. — Les forces espagnoles.

Que faisait-on aux Philippines pendant que les Américains prenaient leurs dernières dispositions en vue d'un conflit imminent?

Le gouverneur général Augustin avait été tenu au courant, par son gouvernement, des réclamations américaines et du peu de probabilité qu'elles avaient d'être admises par l'Espagne. C'était donc la guerre à brève échéance, car tous les mouvements de l'escadre de l'amiral Dewey avaient été télégraphiés à Manille, par le consul d'Espagne à Hong-Kong. Les autorités militaires s'empressèrent de mettre à profit les quelques semaines qui leur restaient avant l'ouverture des hostilités pour installer hâtivement quelques ouvrages, placer quelques canons et faire rallier, à Manille, une partie des troupes disséminées dans les provinces. Les journaux d'Extrême-Orient, la *China Gazette*, entre autres, avaient essayé de donner le change sur la valeur réelle des défenses de Manille : « La baie était « semée de torpilles, disait-elle, l'île Corrégidor, qui se trouvait « à l'entrée, avait 2,000 hommes de troupes et des batteries formi- « dables. Toute la côte était hérissée de canons depuis Mariveles « jusqu'à Malate et Cavite! » Le gouvernement espagnol, lui-même, essayait d'influencer l'ennemi en envoyant aux puissances étrangères une note annonçant l'extinction de tous les phares des Philippines, sauf celui du cap Melville, au sud de l'archipel. On engageait en même temps les navires neutres à prendre un pilote à l'île Corrégidor, pour éviter les dangers et les difficultés de l'entrée de la baie de Manille; ce dernier avis semblait indiquer l'existence de défenses sous-marines importantes.

Digitized by Google

Déjà, lorque le consul américain à Manille était parti pour Hong-Kong, le bateau qui le portait, dirigé par un pilote espagnol, avait fait en rade des zigzags sans nombre. On essayait de faire croire qu'un bâtiment étranger ne pourrait jamais entrer sans un pilote expérimenté, indispensable pour éviter les lignes de torpilles qui nécessitaient tant de précautions et de manœuvres. Le représentant des États-Unis était trop au courant de ce qui se passait et s'était passé à Manille, pour se laisser prendre à ce piège grossier. Il feignit cependant d'y croire, et lorsque le pilote quitta son navire il le remercia vivement de lui avoir fait éviter tout accident et le complimenta sur sa manière de manœuvrer. Il se faisait peu d'illusions sur la valeur des défenses espagnoles qui se composaient de bien peu de chose.

En effet, à l'entrée de la baie[1] se trouvait l'île Corrégidor, avec une centaine d'hommes à peine, possédant quelques pièces de 15c et de 16c.

L'île Fraile et la pointe Restinga avaient chacune une batterie de trois pièces, du système espagnol, disaient les journaux. Je crains fort que cette qualification ne cache celle de pièces-bouche que tout le monde connaît et dont le modèle remontait à 1830 environ.

Dans l'intérieur de la baie, les ouvrages défendant Manille se réduisaient :

1° A d'innombrables pièces en bronze, se chargeant par la bouche, et qui garnissaient les remparts de la ville murée. Ces pièces n'avaient aucune valeur, n'ayant ni portée ni justesse, et étaient tout au plus bonnes à faire des saluts;

2° Quatre canons[2] de 18c ou de 24c, modèle correspondant à peu près à notre modèle d'artillerie de marine 1870, avaient seuls une réelle valeur. Tous les quatre se trouvaient sur la contrescarpe de la ville murée, sur la promenade de la Luneta, l'un se trouvait au Nord de cette promenade, à une cinquantaine de mètres du Pasig; le second, à l'extrémité sud de la ville murée; enfin, le troisième et le quatrième formaient une petite batterie à l'extrémité sud de la promenade et à toucher les premières maisons du faubourg de la Ermita. Ces pièces étaient toutes défilées par des traverses en terre, abritant en même temps des magasins à munitions.

[1] Carte n° 6.
[2] Carte n° 4.

Digitized by Google

A l'extrémité du môle sud du Pasig, deux pièces de 12c, à culasse mobile, et quatre ou cinq pièces-bouche assuraient la défense de la rivière.

A cette artillerie, il faut ajouter une batterie de siège et quelques pièces de campagne pouvant être mises en batterie partout où la nécessité s'en ferait sentir.

Près du fort de San Antonio-Abad, on pouvait voir des fondations et des blocs de maçonnerie destinés à recevoir deux pièces de côte de 305mm, culasse mobile, parties d'Espagne, mais qui, surprises par la déclaration de guerre à Singapour, y attendirent la fin des hostilités.

Il semblerait que l'arsenal de Cavite, destiné aux réparations de la flotte espagnole dans ces mers lointaines, dût être, plus que tout autre point, à l'abri d'un coup de main, ses défenses, hélas! étaient encore plus pitoyables que celles de Manille. Là encore, on avait été surpris. Une batterie avait été établie à la pointe Sangley, mais destinée à recevoir quatre canons de 16 Ordenez; elle n'en avait que deux en batterie, l'un au nord, l'autre au sud de l'ouvrage. Ces deux pièces, garanties des tirs d'enfilade par des traverses en terre et des magasins à poudre bétonnés, étaient bien disposées pour la défense, malheureusement elles n'étaient soutenues que par une pièce de 12 installée à la hâte à la hauteur du village de San Roque et qui ne leur prêta pas un grand secours, le 1er mai.

Il n'existait absolument aucune ligne de torpilles, aucune mine sous-marine, aucun torpilleur, et en dehors des défenses côtières énumérées plus haut, Manille ne pouvait compter pour la défendre que sur l'armée et la flotte des Philippines, qui se composait des navires suivants, répartis dans tout l'archipel :

CROISEURS DE 1re CLASSE.

A Manille et Cavite : *Reina Christina, Castilla.*

CROISEURS DE 2e CLASSE.

A Manille et Cavite : *Isla de Luçon, Isla de Cuba, Velasco, Don Juan Austria, Don Antonio de Ulloa.*

CANONNIÈRES.

A Manille et Cavite : *El Cano, General Lezo, Marques del Duero.*

Digitized by Google

TRANSPORTS.

*Manila, Cebu, General Alava.*

CHARGÉ DE MISSIONS HYDROGRAPHIQUES.

*Argos.*

CANONNIÈRES DE 1re CLASSE.

A Ponape (Carolines) : *Villalobos, Quiros.*

CANONNIÈRES DE 2e CLASSE.

Division navale du sud : **Manileño*[1], **Mariveles.*
A Paragua : **Mindoro*, **Panay.*
A Porto-Princesa : **Albay*, **Calamianes.*
A Cavite : *Leyte.*
A Balabac : *Callao.*
Division navale du sud : **Pampanga.*
A Bulacan : **Paragua*, **Samar, Bulusan..*
A Cavite : *Arayat.*

CANONNIÈRES DE 3e CLASSE.

A Mindanao : **Basco*, **Gardoqui*, **Urdaneta.*
Dans le Pasig : *Otalora.*

La plus grande partie de ces navires, composée de canonnières d'un faible tonnage, ayant peu d'artillerie, était utilisée dans les différentes îles, sur les côtes de Luçon et de Mindanao, où elles faisaient surtout un service de police et de surveillance. A Manille et Cavite ne se trouvaient disponibles que :

La *Reina Christina*, la *Castilla*, l'*Isla de Luçon*, l'*Isla de Cuba*, le *Don Juan d'Austria*, le *San Antonio de Ulloa*, le *Velasco*, le *General Lezo*, le *Marques del Duero*, le *Manila*, le *Cebu*, l'*Argos*.

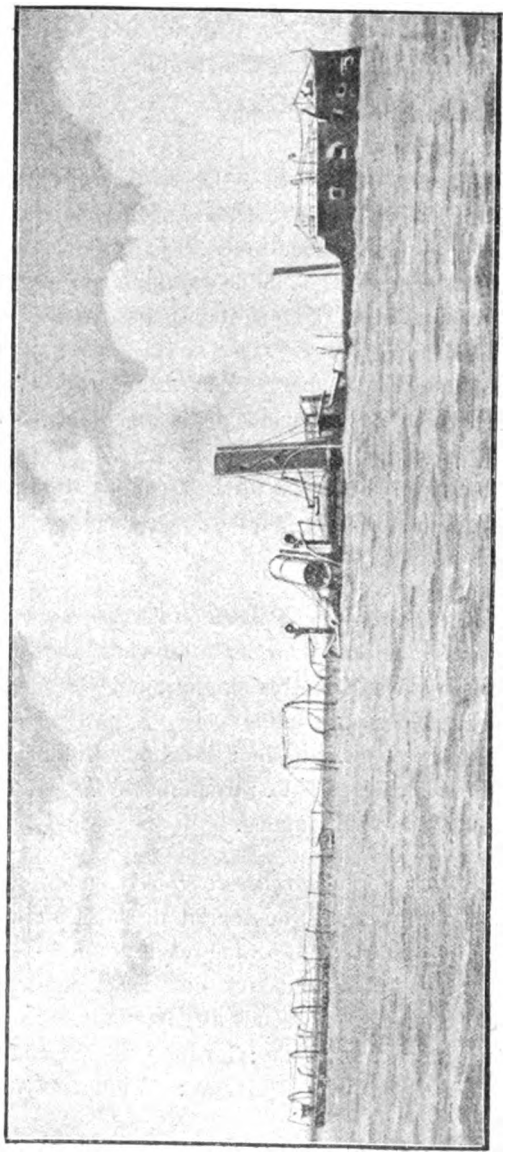
Encore ces derniers navires n'étaient-ils pas tous en état de soutenir un combat naval.

*Reina Christina.* — La *Reina Christina*, portant le pavillon du contre-amiral Montojo, commandée par le capitaine de vaisseau Don

[1] Toutes les canonnières marquées d'une astérisque, en tout treize, ont été mises en vente par les Américains, le 28 janvier 1899, à Manille. Elles ont été achetées par M. Francisco Reyes 201 112 dollars mexicains, soit environ 500,000 francs.

Digitized by Google

Luis Cadarso, est à deux hélices. Lancée en 1886 et construite en fer; elle avait 85 mètres de long, 13 mètres de large, 6m,10 de




La *Reina Christina*.

tirant d'eau, 3,000 tonneaux de déplacement, et ses machines de

Digitized by Google

4,800 chevaux lui avaient fait filer 12 nœuds. Elle n'avait pas de pont cuirassé et son armement se composait de :

6 pièces Hontoria de 16c ;
2 pièces Hontoria de 70mm à tir rapide ;
6 pièces de 47mm et 37mm à tir rapide ;

Son équipage était de 350 hommes.

*Isla de Luçon* et *Isla de Cuba*. — Ces deux croiseurs, en acier, à deux hélices, seuls navires espagnols, protégés, avaient un pont cuirassé de 63mm et étaient identiques.

Le premier était commandé par le capitaine de frégate Don Jose Lidrach. Le second par le lieutenant de vaisseau de 1re classe Don Miguel Perez Moreno.

Ils avaient 59 mètres de long, 9 mètres de large, 3m,80 de tirant d'eau arrière, 1050 tonneaux de déplacement et une vitesse de 15 nœuds.

Leur artillerie se composait de : 4 canons Hontoria de 12c ; 2 canons Nordenfeldt de 57c; 3 tubes lance-torpilles. Leur équipage était de 150 hommes.

*Don Juan d'Austria*. — Le *Don Juan d'Austria*, commandé par le capitaine de frégate Don Juan de la Concha, lancé en 1887, avait 64 mètres de long, 10 mètres de large, 4m,30 de tirant d'eau arrière et filait 13 à 14 nœuds.

Son artillerie se composait de : 4 canons Hontoria de 120mm ; 2 canons Hontoria de 70mm T. R. ; 6 canons de 47mm et de 37mm T. R. Son équipage était de 180 hommes.

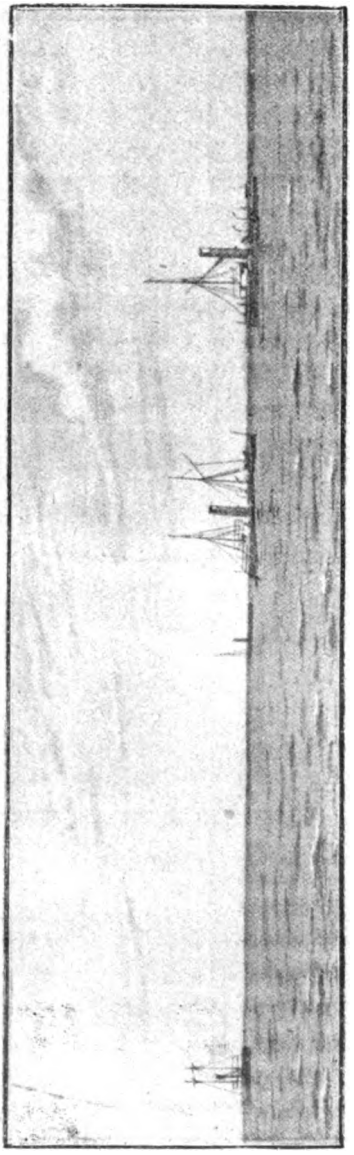
*Marques del Duero*.— Le *Marques del Duero*, en fer, commandé par Don Salvador Moreno Guerra, lieutenant de vaisseau de 1re classe, avait été lancé en 1875. Il avait 48 mètres de long, 8 mètres de large, 3m,30 de tirant d'eau, 500 tonneaux de déplacement, sa machine, actionnant deux hélices, lui faisait filer 9 nœuds.

Son artillerie se composait de : 1 canon de 12c court; 2 canons de 70mm Hontoria à tir rapide. Équipage : 90 hommes environ.

*Castilla*. — La *Castilla*, dont la coque, en bois, était absolument pourrie ne pouvait se servir de sa machine. Elle servait de caserne

Digitized by Google

pour les marins et on l'utilisa comme batterie flottante, ne lui laissant que : 2 canons Krupp de 15c ; 1 canon Krupp de 12c ; 2 canons

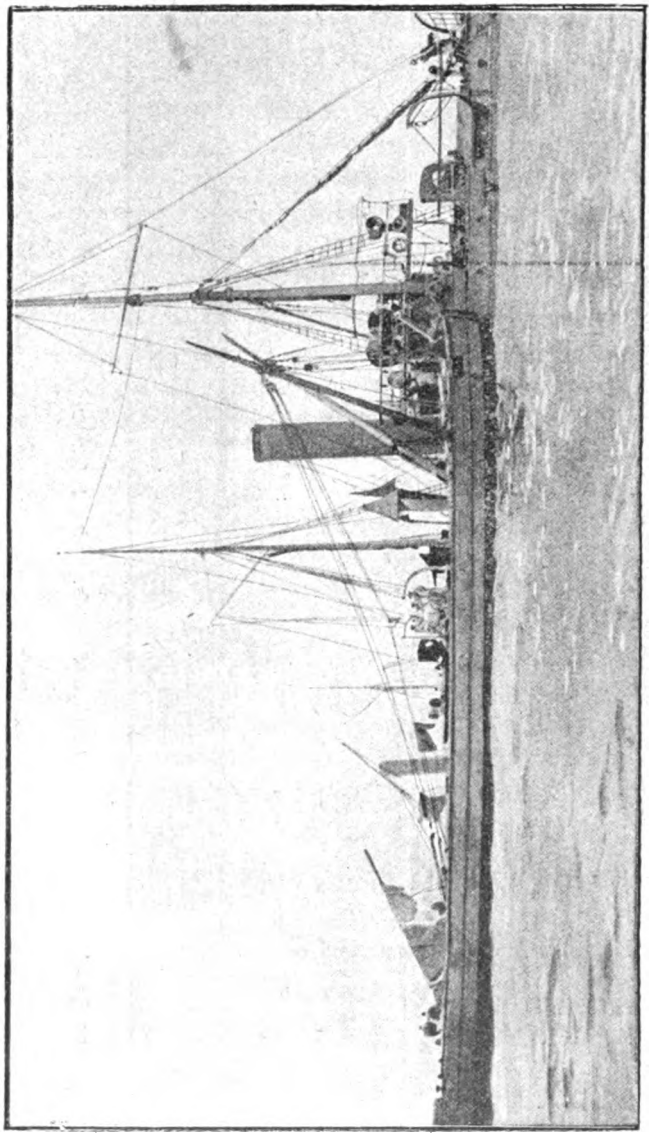



Croiseurs et canonnières coulés dans la baie de Bacoor.

Hontoria de 70mm ; c'est-à-dire la moitié de son artillerie, l'autre

Digitized by Google

moitié avait été probablement débarquée comme celle de l'*Ulloa* pour garnir les batteries de l'île Corrégidor.

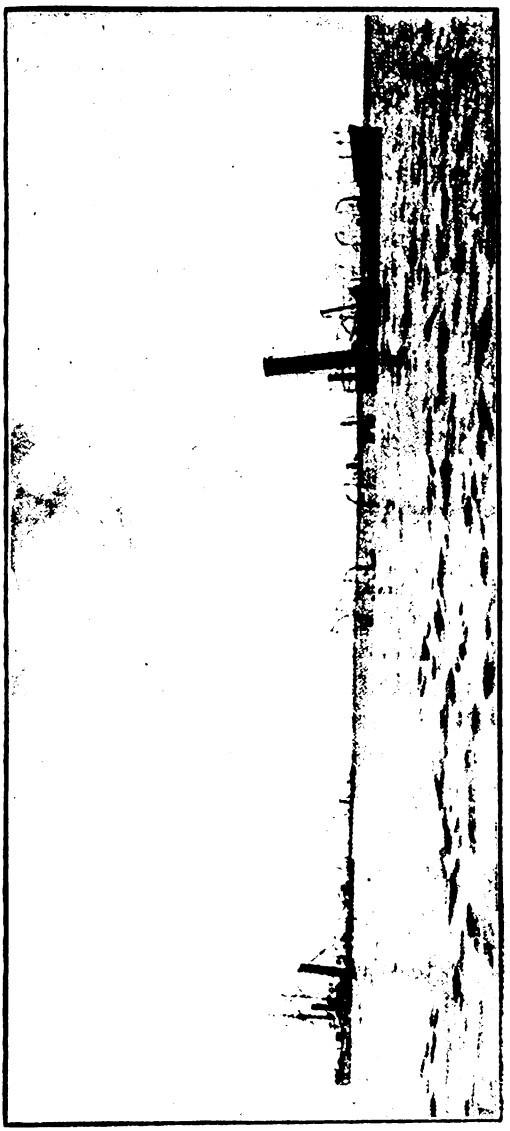


Un chaland accosté à l'*Isla de Luzon* lui enlève ses canons.

*Don Antonio de Ulloa.* — Le *Don Antonio de Ulloa* était en répa-

Digitized by Google

rations, embossé le cap à l'Ouest sous la presqu'île de Cañacao. Sa machine était démontée et une partie de son tuyautage sur le pont et




Croiseurs coulés dans la baie de Bacoor.

à terre. On lui avait enlevé ses deux canons de 12c de bâbord, ne



Digitized by Google

lui laissant que les deux pièces de 12c de tribord, qui battaient la partie Nord de la baie de Cavite, l'employant ainsi comme batterie flottante, avec environ la moitié de son équipage réglementaire.

*Velasco.* — Le *Velasco*, au mouillage de Cavite, sans équipage, avait sa machine et ses ponts en réparation et ne prit pas part à l'action, car ses pièces avaient été employées dans les batteries à terre.

*General Lezo.* — Le *General Lezo* était dans le même cas que le *Velasco*.

*Manila.* — Le *Manila*, chargé de charbon, ne prit pas part au combat.

*Argos.* — L'*Argos*, de 508 tonneaux, construit en 1880, à Glasgow (ex *Roméo*), s'abstint également de combattre. Il n'avait pas d'artillerie et était seulement destiné à exécuter des travaux hydrographiques. Il était mouillé à 800 mètres environ dans l'ouest du *Velasco*.

*Cebu.* — Le *Cebu* était dans la rivière Pasig.

*Mindanao.* — La petite canonnière *Mindanao*, lancée depuis peu, était en achèvement à flot, au mouillage de la baie de Bacoor et servait de dépôt de munitions.

Ici encore, nous sommes bien loin des chiffres publiés par les journaux d'Espagne attribuant à l'escadre des Philippines, chargée de se mesurer avec les Américains : 1 croiseur de 1re classe, 7 de 3e classe et plusieurs canonnières.

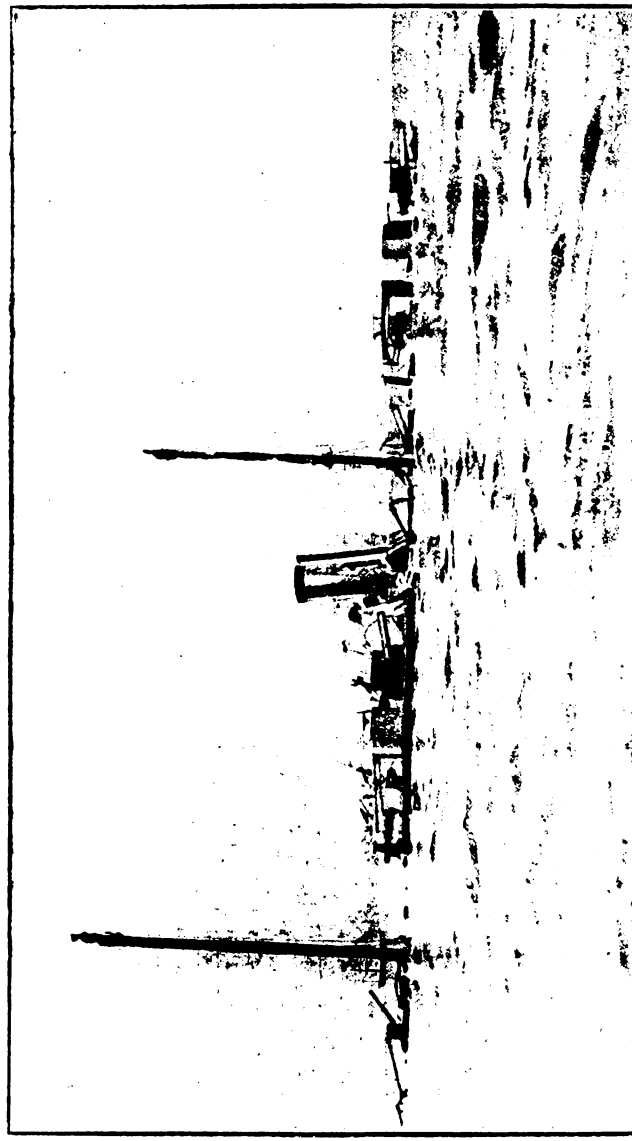
Il n'y avait en somme que :

La *Reina Christina ;*
L'*Isla de Cuba ;*
L'*Isla de Luçon ;*
Le *Don Juan d'Austria*

et le *Marques del Duero*, qui pussent se mouvoir et combattre à la mer. Certes, des canonnières comme le *Leyte*, l'*Arayat* et d'autres encore, eussent pu concourir à l'action, et égaliser les chances de succès en venant en grand nombre, au moment du combat, ajouter leur petite artillerie à celle des autres bâtiments. En les négligeant, les autorités espagnoles ont agi d'une part comme si la *Reina Christina* et les quatre navires qui l'accompagnaient eussent été suffisants

Digitized by Google

pour battre l'escadre américaine ; d'autre part, à Cavite, leur plan




La *Castilla*.

de combat indiquait un manque de confiance absolu dans la résistance que pourrait offrir ces mêmes navires à leurs adversaires.

Digitized by Google

L'armée comptait de 10,000 à 15,000 hommes, mais la moitié d'entre eux tenait garnison dans les différentes provinces de Luçon, à l'île de Mindanao, à Cebu et dans quelques autres îles. — Manille devait compter environ 6,000 combattants, dont le chiffre fut augmenté au moment où se créèrent les corps de volontaires. Je ne compte pas les milices des Philippines qui désertèrent presque toutes, passant dans le camp insurgé quelques semaines après leur formation.

Les troupes régulières se composaient, en grande partie, de bataillons de chasseurs, corps formé au moment de l'insurrection de 1896 et qui rendirent les plus grands services. Le recrutement fait sur les quais des principales villes d'Espagne avait amené ainsi aux Philippines bon nombre d'hommes forts, habitués aux privations et qui montrèrent de réelles qualités militaires en campagne.

On en avait créé quinze bataillons, mais au moment de la guerre hispano-américaine, quelques-uns d'entre eux avaient déjà été licenciés.

A ces troupes, il faut ajouter cinq régiments indigènes d'infanterie, avec cadres espagnols ayant les nos 68 à 73 et qui furent, en général, fidèles.

L'artillerie, composée uniquement de soldats espagnols, comprenait une ou deux batteries de canons Krupp de 80mm et un assez grand nombre de batteries de montagne de 80mm également.

La place possédait aussi un petit parc de siège.

Le génie, qui comprenait très peu d'hommes, semble avoir eu ses cadres composés d'Européens, les soldats étant des Tagals.

Enfin, à ces armes principales, il faut ajouter les guides ruraux (*guias rurales*), dont les détachements épars dans les provinces, avaient été réunis à Manille, et les services accessoires, administration, intendance, infirmiers, etc.

Telles étaient les forces que l'amiral Dewey allait avoir à réduire pour prendre Manille.

## CHAPITRE IV.

### Les hostilités, le combat de Cavite.

Les hostilités commencèrent le 25 ou le 26 avril par la prise du bâtiment de commerce américain *Saranac*, chargé de 1640 tonneaux

Digitized by Google

de charbon, par la petite canonnière *El Cano*, qui le remorqua à Ilo-Ilo, capitale de l'île de Panay. La nouvelle de cette capture provoqua un grand enthousiasme à Manille. L'escadre américaine, à entendre les habitants, n'avait qu'à se présenter, elle verrait comment la recevraient les descendants des Magellan et des Legaspi.

Le plan de l'amiral Montojo, disait-on, était de laisser ses bâtiments indisponibles, l'un devant Manille, deux autres à Subig, et de battre la mer avec les autres, harcelant l'escadre américaine, profitant des moments où ses navires seraient éparpillés pour les réduire séparément. Il avait peut-être commencé l'exécution de ce programme, car il était dans la baie de Subig, le 28 avril, avec la *Reina Christina*, la *Castilla*, l'*Isla de Luzon*, l'*Isla de Cuba*, le *Don Juan d'Austria*, le *Marques del Duero* et le *Manila* lorsqu'il dut rallier la baie de Manille. La supposition émise plus haut, et qui avait été habilement répandue dans la capitale des Philippines, pouvait être fondée, si l'on se rapporte aux ordres qu'avait laissés l'amiral Montojo au commandant de l'arsenal de Cavite, et qui étaient les suivants :

« *Au commandant de l'arsenal de Cavite.*

Manila, 24 avril 1898.

« On a décidé d'envoyer l'escadre à Subig, non seulement pour « défendre ce port important, mais aussi pour rallier un port « stratégique favorable aux opérations qui pourraient se présenter.

« L'état-major se verra donc dans la nécessité de vous envoyer « des ordres de ce point.

« Les instructions que, comme commandant de Cavite, je dois « donner à Votre Excellence, ne diffèrent pas de celles que le com- « mandant et les officiers connaissent déjà : défendre les intérêts « de la nation. On compte sur le courage, le zèle et l'intelligence de « tous ceux qui, avec les faibles ressources dont nous disposons, « doivent faire leur possible pour sauver l'honneur du pavillon et « de la marine.

« Allez de l'avant, Monsieur, et donnez les ordres que vous « jugerez nécessaires pour les projets communs concernant nos « intérêts.

« Vous vous servirez du télégraphe pour me tenir au courant de

Digitized by Google

« toute affaire concernant mon Département, vous câblerez en « même temps au gouvernement.

« Aussi longtemps que vous le pourrez, vous communiquerez par « la voie de Parañaque et Malate. Vous vous tiendrez aussi en rela- « tion avec les batteries de côtes par signaux et par bateaux. Si « vous avez besoin de navires de commerce pour les munir de tubes « lance-torpilles, et que ces derniers puissent effectivement être « utilisés, vous les équiperez, etc.

« MONTOJO. »

Ces instructions, qui semblaient prévoir une action offensive, n'eurent, semble-t-il, pas de suite, et se trouvèrent rapportées plus tard par le rapport de l'amiral Montojo sur le combat qui devait être livré le 1er mai. L'amiral commence, en effet, à énumérer les divers mouvements qu'il exécuta avec son escadre avant cette date, et s'exprime ainsi à ce sujet :

« Le 25 avril, à 11 heures du soir, je quittai la baie de Manille « pour Subig avec une escadre composée des croiseurs *Reina* « *Christina*, *Don Juan d'Austria*, *Isla de Cuba*, *Isla de Luzon* et le « *Marques del Duero*, chargé de porter les dépêches, et le croiseur « en bois *Castilla*. Ce dernier bâtiment devait plutôt être considéré « comme une batterie flottante, car il lui était impossible de manœu- « vrer, par suite du mauvais état de sa coque.

« Le lendemain, étant à Subig, j'eus une conférence avec le capi- « taine de vaisseau del Rio, qui, sans pouvoir calmer les craintes « que j'avais au sujet de l'accomplissement des travaux de défense, « m'assura cependant qu'ils seraient bientôt terminés.

« Dans le même temps, on s'aperçut que la *Castilla* faisait beau- « coup d'eau par les supports d'hélice et le tube d'étambot, et « cependant elle n'avait fait qu'une bien courte croisière. On tra- « vailla jour et nuit pour étancher les voies d'eau avec du ciment, « on arriva finalement à rendre le navire à peu près étanche, mais « il fut absolument impossible de se servir de ses machines.

« Le 27, au matin, je me mis en route avec les navires, de façon « à protéger l'entrée du port de Subig. La *Castilla* fut placée à la « pointe Nord-Est de l'île Grande, de façon à défendre la passe occi- « dentale, tandis que la passe de l'Est était déjà fermée par les

Digitized by Google

« coques du *San-Quintin* et de deux vieux bâtiments de commerce « qui y avaient été coulées.

« Ce fut avec un profond regret que je trouvai que les canons qui « auraient dû être placés sur cette île avaient subi un retard d'un « mois et demi dans leur mise en position. J'en fus d'autant plus « surpris que les petites batteries que la marine avait installées « (avec bien peu de difficulté) à l'entrée de la baie de Manila, sous « l'intelligente direction du colonel d'artillerie de marine Señor « Garces et du lieutenant Beneavente, étaient prêtes à combattre « vingt-quatre heures après le commencement des travaux.

« J'étais aussi d'autant plus fâché que l'artillerie se fiait à « l'efficacité de quelques torpilles qu'on avait dû placer là.

« L'entrée n'était donc défendue ni par des torpilles ni par les « batteries de l'île, si bien que l'escadre aurait eu ainsi à supporter « l'attaque des Américains avec ses propres moyens, avec 40 mètres « d'eau et peu de sécurité. Nos navires pouvaient ainsi être non « seulement détruits, mais leurs équipages n'auraient même pas pu « se sauver. J'espérai que les Américains ne viendraient pas à Subig « et nous donneraient le temps de nous préparer, mais le lendemain « je reçus du consulat espagnol de Hong-Kong un télégramme « disant : « L'escadre ennemie a appareillé à 2 heures du soir de la « baie de Mirs, et, suivant les renseignements obtenus, a fait route « pour Subig pour détruire notre escadre et se diriger ensuite « sur Manila.

« Ce télégramme démontrait que l'ennemi savait où trouver mon « escadre et que le port de Subig était sans défense.

« Le même jour, le 28 avril, je réunis les commandants en con- « seil, et tous, à l'exception de Del Rio, le chef du nouvel arsenal, « nous pensâmes que la situation était intenable et que nous « devions retourner à la baie de Manila pour y accepter le combat « dans des conditions moins défavorables. »

### LE RETOUR A MANILA.

« Je refusai de tenir mes navires près de Manila, parce que, loin « de la défendre, je ne pouvais que provoquer l'ennemi à bombarder « cette ville, qui eût été sans nul doute détruite, vu ses faibles « défenses. On décida, à l'unanimité, de prendre position dans la

Digitized by Google

« baie de Cañacao, par les plus petits fonds possibles, et de façon « à combiner notre feu avec celui des batteries de la pointe Sangley « et d'Ulloa.

« Je donnai aussitôt l'ordre à Del Rio de concentrer ses forces « dans l'endroit le plus stratégique de l'arsenal et de prendre toutes « ses dispositions pour incendier le charbon et les approvisionne- « ments, de façon à les empêcher de tomber au pouvoir de l'ennemi. « J'envoyai le *Don Juan d'Austria* à Manila pour se procurer un « grand nombre de chalands remplis de sable, afin de protéger la « flottaison de la *Castilla* (qui ne pouvait se déplacer) contre les « projectiles et les torpilles de l'ennemi. A 10 heures du matin, « le 29, je quittai Subig avec l'escadre, le *Manila* remorquant la « *Castilla*.

« Dans l'après-midi du même jour, nous mouillâmes dans la baie « de Cañacao, par 8 mètres d'eau. Le lendemain matin, nous « mouillâmes en ligne de bataille, *Christina*, *Castilla*, *Don Juan* « *d'Austria*, *Don Juan de Ulloa*, *Luzon*, *Cuba* et *Marques del Duero*, « tandis que le transport *Manila* était envoyé en rade de Bacoor, où « le *Velasco* et le *Lezo* se trouvaient en réparations.

« Le paquebot postal *Isla de Mindanao* arriva dans la baie. Je « prévins son capitaine qu'il pouvait sauver son navire en allant à « Singapore, car il était probable que l'ennemi n'entrerait pas dans « la baie avant minuit. Comme il n'avait pas été autorisé par la « Compagnie transatlantique à agir de la sorte, il ne fit pas ainsi « que je le lui conseillais. Je lui dis alors qu'il pouvait mouiller par « des petits fonds aussi près que possible de Bacoor.

« A minuit, on entendit le canon à la hauteur de Corrégidor, et « *à 2 heures du matin*, le 1er mai, je reçus télégraphiquement l'avis « que les Américains avaient éclairé les batteries de l'entrée avec « leurs projecteurs et qu'ils avaient échangé plusieurs coups de « canon avec elles. J'avertis le commandant de l'arsenal, Señor « Sostoa, et le général gouverneur de la place, capitaine Señor « Garcia Pana, qu'ils eussent à se préparer. Je donnai l'ordre de « charger toutes les pièces, et aux soldats et aux marins de se « rendre à leurs postes de combat, car ils allaient avoir à recevoir « l'ennemi sous peu.

« C'est tout ce qui se passa depuis mon départ de Subig jusqu'au « moment où l'escadre américaine entra dans la baie de Manila. »

Digitized by Google

### ARRIVÉE DE L'ENNEMI.

« L'escadre ayant pris ses dispositions de combat, les feux « poussés, et toutes choses parées, nous attendîmes l'arrivée de « l'ennemi.

« Tous les navires étaient peints en gris sombre; ils avaient « amené leurs mâts, leurs vergues et leurs embarcations pour éviter « les effets des projectiles et les éclats. Les ancres étaient prêtes à « mouiller et les chaînes prêtes à être filées sur-le-champ.

« A 4 heures du matin, je signalai de se préparer à l'action, et à « 4 h. 45, l'*Austria* signala l'escadre ennemie; quelques minutes « après, elle fut reconnue, marchant en une ligne parallèle à la « nôtre à 6 000 mètres environ de distance; l'*Olympia*, portant « pavillon de commandement, était en tête, suivie du *Baltimore*, « *Raleigh*, *Boston*, *Concord*, *Helena*, *Petrel* et *Mac-Culloch*, et des « deux transports *Zafiro* et *Nanshan*.

« La puissance de ces navires, les transports non combattants « exceptés, s'élevait à un déplacement de 21 410 tonnes, 49 290 che- « vaux-vapeur, 163 canons, dont beaucoup à tir rapide, 1 750 hommes « d'équipage. Ces navires avaient une vitesse d'environ 17 nœuds. « La puissance de nos cinq navires, qui pouvaient seuls supporter « effectivement la lutte, était représentée par 10 111 tonnes de « déplacement, 11 200 chevaux-vapeur, 76 canons, dont un très « petit nombre à tir rapide, 1 875 hommes d'équipage, et une vitesse « maximum de 12 nœuds. »

### LE FEU DES BATTERIES DE CÔTE.

« A 5 heures, les batteries de la pointe Sangley ouvrirent le feu. « Les deux premiers coups furent trop courts et tombèrent à gauche « du bâtiment de tête. L'ennemi ne répondit pas à ces deux coups, « son objectif principal était l'escadre.

« Cette batterie avait seulement deux canons Ordonez de 15c « montés, et seule, une de ces pièces pouvait tirer dans la direction « de la flotte américaine.

« En quelques minutes, l'une des batteries de Manila ouvrit le « feu, et, à 5 h. 15, je fis faire le signal de : « Commencez le feu ». « L'ennemi répondit aussitôt. La bataille devint générale. Nous

Digitized by Google

« filâmes les amarres et mîmes en avant les machines pour ne pas « être enveloppés par l'ennemi. »

Le rapport de l'amiral espagnol se continue par le récit de la bataille que l'on trouvera plus loin; mais avant d'en parler, il est bon de signaler que la rumeur publique, excellent écho parfois de nouvelles plus sûres que des rapports officiels, attribuait à un ordre du capitaine général, gouverneur des Philippines, le retour précipité de l'escadre espagnole à Manille.

Lorsque, quatre jours après la bataille de Cavite, le *Bruix* arrivant en rade de Cavite, permit de voir les résultats de cette journée du 1er mai, on fut stupéfait : La jolie baie de Bacoor était devenue un cimetière de navires, jalonné par les coques calcinées de la *Reina Christina* et de la *Castilla*, en rade de Cañacao.

Il fut bien difficile de savoir exactement comment s'était passée l'action, les survivants de la flotte espagnole n'en parlant qu'à regret — chose bien compréhensible —; mais il semble cependant résulter des conversations que l'on eut avec les officiers espagnols, que ce ne fut que bien après le commencement de l'action que l'on fila les câbles ou les chaînes et que les machines furent mises en marche. Ainsi, toujours cette hantise, pour ne pas dire cette peur, de quitter les petits fonds, le voisinage de la terre pour assurer la retraite.

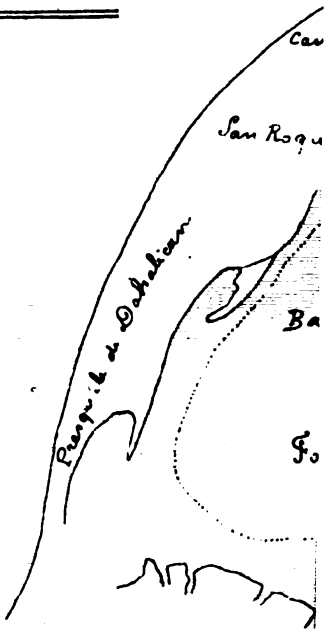
Il n'en était pas jusqu'au paquebot *Isla de Mindanao*, dont nous avons parlé, qui ne représentât l'insouciance et l'incurie espagnoles. Armé de deux canons, ce steamer n'avait pas de munitions pour les approvisionner. Ces pièces avaient été placées là, bien avant la déclaration de guerre et au temps où, courrier de Cuba, on avait songé à le mettre à l'abri d'un coup de main de la part des insurgés de cette île. Puis, changeant son itinéraire, on l'avait envoyé aux Philippines, alors que la guerre menaçait, sans ordres, sans projectiles et sans poudre!

Avant de continuer, je crois qu'il est utile de donner quelques détails complémentaires sur la position des navires espagnols : La *Reina-Christina*[1] était embossée le cap au Nord-Est sur la ligne qui joint la pointe Sangley à Guadalupe (arsenal de Cavite) par 8 à 9 mètres d'eau.

[1] Voir la Carte n° 7.

Digitized by Google

# Avant le Combat




Digitized by Google

Digitized by Google

La *Castilla*, embossée également, se trouvait sur la même ligne, entre la pointe Sangley et la *Reina-Christina*, présentant son côté bâbord à l'ennemi.

Ce croiseur se trouvait par des fonds un peu moindres et faisait toujours beaucoup d'eau.

Par le travers de ces deux navires et à une petite distance, deux chalands, remplis de pierres, avaient été embossés. Ils étaient destinés à garantir ces deux croiseurs contre des lancements de torpilles.

Par tribord et bâbord devant de la *Reina Christina*, les deux croiseurs protégés *Isla de Luzon* et *Isla de Cuba*.

Enfin, en seconde ligne, c'est-à-dire en dedans de la ligne de mouillage des croiseurs *Christina* et *Castilla*, le *Don Juan d'Austria* et le *Don Antonio de Ulloa*, ce dernier embossé, le cap à l'Ouest, et à 600 mètres environ dans l'Est de la batterie de la pointe Sangley.

La petite canonnière *Marques del Duero*, du côté de Cavite et derrière la *Reina Christina*.

Le *Velasco*, l'*Argos*, le *Manila*, le *Mindanao*, le *General Lezo* se trouvaient dans la baie de Bacoor, par des fonds de 4 à 6 mètres; ainsi que je l'ai dit plus haut, ils étaient sans équipage.

Le transatlantique *Isla de Mindanao* avait mouillé dans l'Est de la pointe Sangley et à une assez grande distance des bâtiments de guerre.

Telle était la situation des navires espagnols, lorsqu'à 2 heures du matin, le 1er mai, on apprit que l'escadre américaine avait franchi, peu après minuit, et au moment du coucher de la lune, la grande passe de la baie, entre les îles Corrégidor et Fraile. Elle avait échangé quelques coups de canon avec les batteries de ces deux îlots, dont les projectiles avaient passé au-dessus de l'*Olympia* et du *Raleigh*. Le *Raleigh*, le *Concord* et le *Boston* avaient riposté aussitôt, mais sans résultat, car l'obscurité était complète. La passe franchie, l'escadre américaine ralentit sa vitesse, de façon à n'arriver qu'au jour devant Manille. A 4 heures du matin, on rappelait au branlebas de combat à bord des navires espagnols sans avoir encore aperçu les Américains toujours invisibles, car après le coucher de la lune, la baie s'était couverte d'une brume qui persista jusqu'à l'aube.

A 5 heures, les batteries de Manille aperçoivent l'escadre américaine en ligne de file qui se dirige sur la ville à une vitesse de 8 à

Digitized by Google

9 nœuds[1] ; à 5 h. 10, elles ouvrent le feu. Les coups trop courts tombent à l'eau et, sans répondre, les navires américains en ligne de file : *Olympia*, *Baltimore*, *Raleigh*, *Boston*, *Concord*, *Petrel*, *Mac-Culloch* viennent au Sud par la contremarche. Le *Mac-Culloch*, qui est en queue de ligne, seul riposte par deux coups de ses petites pièces. L'un des projectiles tombe à 200 mètres de la batterie de 24c, au sud de la Luneta, l'autre, dans une maison de la Hermita, mais sans éclater. A ce moment, la brume se dissipe complètement et les navires espagnols paraissent à Cavite.

L'amiral Montojo eût voulu, paraît-il, laisser approcher l'ennemi, pour ne faire ouvrir le feu que lorsque celui-ci serait à bonne distance, mais la batterie de la pointe Sangley commençant à tirer, les navires espagnols l'imitèrent.

Il était environ 5 h. 30. L'escadre américaine continuait d'approcher. Elle ouvrit le feu à une distance d'environ 5,000 mètres de son ennemi. Ce furent d'abord les grosses pièces de l'*Olympia* qui tirèrent, imitées bientôt par l'artillerie moyenne de toute l'escadre des États-Unis, à 5 h. 41, et bientôt le combat devint général.

La canonnade devient de plus en plus intense, de plus en plus formidable, à mesure que la distance qui sépare les deux escadres diminue. Arrivé à 2,000 mètres environ de l'escadre espagnole, par la contremarche, l'amiral Dewey fait venir ses navires de huit quarts sur la droite. En ligne de file, il fait maintenant alternativement une route Est-Ouest, puis Ouest-Est, se tenant à bonne distance, entre 4,000 et 2,000 mètres environ, accablant sous une pluie de projectiles les malheureux navires mouillés à Cavite. L'*Isla de Luzon* et l'*Isla de Cuba* ont appareillé, dès le début de l'attaque, et se tiennent en marche dans l'Est de la *Reina Christina* et en arrière de la ligne de combat, tandis que le *Marques del Duero* se trouve dans le Sud-Ouest.

Un quart d'heure ne s'est pas passé depuis le commencement du combat, et déjà la *Reina Christina* et la *Castilla* ont des commencements d'incendie à bord. Leurs équipages en viennent à bout cependant, et le combat continue, acharné, meurtrier pour les Espagnols. Deux embarcations à vapeur espagnoles, qui circulent en rade, sont prises pour des canots porte-torpilles et canonnées : l'une coule à

[1] Carte n° 6.

Digitized by Google

pic, l'autre, faisant eau de toutes parts, arrive à s'échouer sous la batterie de la pointe Sangley.

Vers 7 heures, l'amiral Montojo fait signaler de filer les chaînes par le bout. Il veut essayer d'éviter, si c'est possible, la pluie de fer et de feu qui s'abat sur son bâtiment. La *Reina Christina* se met péniblement en marche, car une de ses machines a été immobilisée par un projectile qui a tué quatre hommes et en a blessé six, mais le beau croiseur est arrivé au bout de sa carrière : l'incendie prend des proportions effrayantes, les ponts sont brûlants, l'équipage décimé. Il faut songer à l'évacuation, et l'amiral espagnol signale à l'*Isla de Cuba* et à l'*Isla de Luzon* de se rapprocher et de sauver l'équipage. Voici comment il relate la bataille dans son rapport officiel :

« Les Américains eurent un tir extrêmement rapide, et nous « reçûmes un très grand nombre de projectiles, car les trois croi- « seurs qui se trouvaient en tête de la ligne concentrèrent absolu- « ment tout leur feu sur la *Christina* qui portait mon pavillon. Peu « après le commencement du combat, un projectile éclata sur le « gaillard d'avant, mettant hors de combat tout l'armement des « quatre pièces à tir rapide, et enlevant au mât de misaine des éclats « qui blessèrent l'homme de barre, qui gouvernait sur le pont. Le « lieutenant José Nunez prit alors la barre avec un sang-froid digne « de tous les éloges et la garda jusqu'à la fin de l'action. Dans le « même temps, un autre projectile éclata dans la batterie, mettant « le feu aux armoires de l'équipage qui, heureusement, arriva à se « rendre maître de l'incendie.

« La distance diminuant entre l'ennemi et nous, et son tir ayant « été rectifié, nous fûmes couverts d'une pluie de projectiles de « pièces à tir rapide. A 7 h. 30, un projectile démolit le servo- « moteur et je donnai l'ordre de gouverner avec la roue à bras. « Presque au même moment, un autre projectile éclata à l'arrière, « mettant neuf hommes hors de combat, un second abattit la « pomme du mât d'artimon et la corne d'artimon, entraînant dans « leur chute le pavillon national et le mien. Ces deux enseignes « furent aussitôt rehissées. Un obus éclata au carré des officiers, « couvrant l'hôpital de sang et tuant les blessés qui y étaient soi- « gnés. La soute à munitions de l'arrière fut aussi atteinte; le com-

Digitized by Google

« partiment fut rempli de fumée et il fut impossible de continuer à « se servir de la roue à bras. Comme il était impossible de se rendre « maître de l'incendie, la soute fut noyée lorsque les cartouches « commencèrent à faire explosion.

« Au milieu du navire, plusieurs projectiles de petit calibre per- « cèrent la cheminée, et un de gros calibre mit hors de combat le « maître canonnier et douze servants des pièces. Un autre obus « désempara la pièce qui se trouvait au bossoir de tribord devant ; « et tandis que l'incendie augmentait à l'arrière, le feu reprit devant, « allumé par un nouveau projectile qui éclata sur le pont.

« Les pièces qui se trouvaient en abord, n'ayant pas souffert, « continuèrent à tirer jusqu'à ce qu'il ne restât plus un seul canon- « nier ou un seul homme pour les servir, car l'armement des pièces « était en outre fréquemment appelé à remplacer les hommes de « barre qui, à chaque instant, étaient blessés.

« Le bâtiment était intenable, sa coque, sa cheminée et ses mâts « étaient criblés de projectiles. La moitié de l'équipage était hors « de combat et parmi eux 7 officiers. Je donnai alors l'ordre de « couler et d'abandonner le navire avant que les soutes ne fissent « explosion. Je fis signaler en même temps au *Cuba* et au *Luzon* « d'aider au sauvetage du restant de l'équipage, ce qu'ils firent, « assistés par le *Duero* et les embarcations de l'arsenal.

« J'abandonnai la *Christina*, et, accompagné de mon état-major, « je passai avec une grande tristesse sur l'*Isla de Cuba*, où je fis « hisser mon pavillon.

« Déjà bon nombre d'hommes étaient sauvés, lorsqu'un obus tua « leur héroïque commandant, don Luis Cadarso, qui dirigeait « l'évacuation de son bâtiment.

« L'*Ulloa*, qui se défendait vaillamment, se servant des deux « seuls canons qui lui restaient, fut coulé par un projectile. Celui-ci « l'atteignit à la flottaison, mettant hors de combat son comman- « dant et la moitié de l'équipage qui lui restait, car on ne lui en « avait laissé que juste assez pour servir les deux pièces. »

Lorsqu'après la bataille on releva les coups qui avaient frappé la *Reina Christina*, on constata qu'elle avait été touchée par :

5 projectiles de 8 pouces;
5 — de 5 pouces;

Digitized by Google

13 projectiles d'artillerie moyenne;
7 — de 57mm à tir rapide;
9 — d'artillerie légère.
En tout, par 39 obus.

Ces coups se répartissaient ainsi :

Un projectile de gros calibre avait traversé le gaillard d'avant.

Un projectile de gros calibre avait balayé le pont, vraisemblablement de tribord à bâbord, et brisé le projecteur de tribord. Ce projectile peut avoir été celui qui fut cité par l'amiral Montojo comme ayant détruit le servo-moteur à vapeur.

Dans l'enveloppe de la cheminée avant, on remarquait les coups suivants : au bas, un coup de 8 pouces; au haut, un coup de 8 pouces; un projectile de 6 livres au bas et un coup de même calibre en haut; dans le tuyau d'échappement de vapeur avant, un coup de 5 pouces, et à mi-hauteur un coup de 6 livres.

Dans la manche à air avant de la cheminée arrière, un coup de 6 livres avait frappé haut et un coup de 6 livres à mi-hauteur.

La cheminée arrière était inclinée de 60° sur bâbord, coupée probablement par le projectile que l'amiral Montojo disait avoir éclaté au haut des chaufferies. La cheminée avait en outre été frappée, vraisemblablement pendant qu'elle était encore debout, par un coup de 8 pouces à la partie inférieure, deux projectiles de 6 pouces près de la partie supérieure, et un projectile de 5 pouces à mi-hauteur.

Sous le gaillard d'avant, un projectile de 8 pouces avait pénétré près du pont et tout près de la partie postérieure du gaillard, allant de bâbord à tribord, et faisant un angle de 45° avec l'avant. Il avait éclaté sous le gaillard, un éclat volumineux avait traversé la coque à tribord.

Deux projectiles de 5 pouces avaient aussi pénétré sous le gaillard, à bâbord, à l'extrême avant et à 6 pieds sous le pont.

Un projectile de 5 pouces, entré à tribord, ressortit à bâbord à peu près dans les mêmes parages que ceux cités plus haut et ne fit pas explosion.

Le mât d'artimon, presque complètement consumé, portait les traces évidentes de six coups; le mât de misaine et le grand mât

Digitized by Google

n'avaient été touchés chacun qu'une fois et par des projectiles de calibres divers.

Le bossoir tribord arrière de la chaloupe à vapeur avait été arraché par un projectile de gros calibre, semble-t-il.

Un projectile de 8 pouces traversa le masque de la pièce de 16c avant, en dessous et à gauche de la bouche de la pièce. Il fit explosion et démolit les engins de pointage en hauteur placés à gauche de la pièce.

Un éclat de ce projectile avaria le monte-charge placé à droite de la pièce située de l'autre bord. La partie du masque touchée faisait un angle d'environ 30° avec l'axe du projectile. Ce projectile éclata à deux pieds en arrière de ce point d'impact, et cette explosion était marquée par une large excavation.

Quoique nous ne citions que 39 projectiles dans la coque de la *Reina Christina*, il faut conclure du rapport de l'amiral Montojo et des conversations qu'eurent plus tard des officiers américains avec des survivants du croiseur espagnol, qu'en réalité ce dernier navire fut atteint environ 70 fois.

La *Christina* avait eu, en outre, 150 hommes tués et 90 blessés.

L'amiral Montojo continue de la façon suivante :

« La *Castilla*, qui combattit héroïquement, resta avec une artil-
« lerie inutile, sauf sa pièce de retraite, avec laquelle elle tira
« vigoureusement. Elle fut criblée de projectiles et incendiée par
« les obus ennemis, puis coula et fut abandonnée par son équipage,
« sans désordre, sous la direction de son commandant, don Alonzo
« Algado. Les pertes de ce navire furent de 23 tués et de
« 80 blessés.

« L'*Austria*, très avariée et en feu, se porta au secours de la
« *Castilla*. Le *Luzon* avait trois canons démontés, et avait très peu
« d'avaries à sa coque.

« Le *Duero* avait une de ses machines hors de service; il en
« était de même de son canon de 12c du gaillard et d'un, de ses
« encorbellements.

« A 8 heures du matin, l'escadre ayant cessé son feu, je donnai
« l'ordre aux navires qui flottaient encore de prendre leur mouil-
« lage dans le fond de la baie de Bacoor, de résister là jusqu'au
« dernier moment et de se couler avant de se rendre. »

Digitized by Google

Ce qui explique l'inutilité de l'artillerie de la *Castilla* est le fait suivant : au début de l'action, ce croiseur embossé présentait le côté bâbord à l'ennemi, mais l'une de ses chaînes ayant été coupée par un projectile américain, elle évita et lui présenta le côté tribord. Celui-ci, dégarni de ses pièces qui avaient été mises à terre par les Espagnols, n'offrait donc plus aucune résistance, tandis que les canons de bâbord faisaient face au fond de la baie de Cavite, où ils n'avaient que faire.

La *Castilla* eut beaucoup à souffrir du feu des pièces américaines. Elle fut touchée par :

2 obus de 6 pouces;
12 obus de 5 pouces;
4 projectiles d'artillerie moyenne;
3 projectiles de 57mm à tir rapide;
16 projectiles d'artillerie légère.

En tout, par 37 projectiles, en ne comptant que ceux dont on pouvait constater les effets sur la coque coulée.

Lorsque l'escadre américaine s'éloigna vers 8 heures, la *Castilla* flottait encore; ce n'est que vers 10 heures que son pavillon fût amené, soit par ordre, soit accidentellement, et que le bâtiment fût la proie des flammes à l'avant et à l'arrière. Il coula alors jusqu'à ce que son pont principal fût battu par les vagues, toutes ses œuvres mortes étant brûlées, sa cheminée avant tombant de 60° sur tribord, coupée probablement comme celle de la *Christina* par un projectile de gros calibre. Ce malheureux croiseur placé près du bâtiment amiral espagnol, souffrit énormément du feu de l'artillerie américaine, et, lorsque plus tard on put se rendre compte des dégâts que celle-ci avait produits, on trouva que :

Un projectile de 5 pouces avait désemparé une pièce de 37mm située à bâbord devant sur le pont;

Un projectile de 6 pouces avait coupé les baux qui se trouvaient sur l'avant et l'arrière de la pièce de chasse;

Sept projectiles de petit calibre avaient traversé la cheminée avant;

Cinq projectiles de petit calibre avaient traversé l'avant;

Un obus de gros calibre avait fait un trou de 4 pieds dans le



Digitized by Google

bordé à bâbord, sous le pont principal et juste au-dessous du canon de bâbord milieu;

Il y existe une avarie semblable à cette dernière, presque juste en face;

Un projectile de 5 pouces traversa la cheminée arrière;

Trois projectiles de 5 pouces, très rapprochés les uns des autres, pénétrèrent dans le navire à bâbord sous le pont principal, et sous la cheminée arrière;

Un projectile de 6 livres dans la cheminée arrière;

Un projectile de 6 livres dans le tuyau d'échappement de vapeur arrière;

Deux projectiles de 5 pouces pénétrèrent sur l'arrière du grand mât;

Un projectile de 5 pouces transperça le masque d'une pièce de 37mm sur le pont bâbord arrière, et démonta ce canon;

Un projectile de 6 livres coupa le bord supérieur du sabord de la pièce de bâbord arrière;

Un projectile d'une livre coupa le bord vertical du même sabord;

Un projectile de 5 pouces rasa le bordé avant à tribord.

Un projectile de 6 pouces entra à tribord, sous le pont principal, et sous la pièce milieu;

On trouve aussi deux trous déchiquetés, ayant 4 pieds et 1 pied de diamètre, à tribord, sous le pont principal, et à côté de la cheminée arrière;

Un projectile de 5 pouces, à tribord, sous le pont principal;

Un autre projectile de 5 pouces à tribord milieu;

Un projectile de 5 pouces, à bâbord, à côté du pont;

Deux traces de petits projectiles, à bâbord, sur l'arrière du masque de la pièce de 16c;

Un grand nombre de petits trous dans la cheminée arrière, semblant provenir de l'éclatement d'un obus.

A ces 67 coups, il faudrait en ajouter encore 3 de gros calibre, qui éclatèrent dans le faux pont, au centre du navire, et qui provoquèrent des incendies dont on ne put se rendre maître. Ce qui porterait à 40, au total, le nombre des coups que reçut la *Castilla*.

Vers 7 h. 30, on avait informé le commodore Dewey qu'il n'y avait plus qu'un approvisionnement de 15 coups par pièce de 15c à tir rapide, et le commandant en chef américain, autant pour se

Digitized by Google

faire renseigner sur l'état de ses navires que pour les faire réapprovisionner par ses transports, si c'était nécessaire, fit cesser le feu vers 8 heures et emmena son escadre à l'entrée de la baie pour y joindre ses deux pourvoyeurs le *Nan-Shan* et le *Zafiro*.

Ainsi, le combat commencé vers 5 heures du matin donnait, trois heures plus tard, les résultats formidables suivants :

Deux grands croiseurs et une canonnière étaient incendiés et coulés, de nombreux morts et blessés espagnols devaient affaiblir le moral des survivants qui, réfugiés sur quelques navires sans grande valeur militaire et sans puissants moyens d'action ne devaient pas empêcher les Américains de continuer leur œuvre de destruction et de mort! Du côté des États-Unis, peu ou point de blessés, des avaries insignifiantes.

Une telle disproportion dans les résultats fait rêver, surtout lorsque l'on songe qu'un peu d'audace, un simple pas en avant, eût au moins ennobli cette défaite.

Le paquebot *Isla de Mindanao* qui, on le sait, avait mouillé dans l'Est de l'escadre, n'échappa pas non plus à la destruction. Frappé pendant le combat par quelques projectiles, il appareilla, et devant la tournure que prenait la lutte, mit le cap sur le petit village de Las Piñas et alla s'échouer pour empêcher les Américains de l'utiliser. Le *Mac Culloch*, à qui son faible tirant d'eau permettait de se rapprocher le plus de terre, prit à partie le malheureux navire. Il lui signala de se rendre, mais l'autre ne répondant pas, il lui tira quelques coups de canon, dont trois le frappèrent, l'un à l'avant, l'autre dans la cabine du commandant, et le troisième dans les cuisines. Le deuxième coup suffit pour provoquer un incendie à bord. L'équipage se voyant dans l'impossibilité de résister, évacua alors le navire dans ses embarcations et gagna le rivage, accompagné par quelques projectiles du *Mac Culloch*, projectiles qui atteignirent seulement deux indigènes à terre.

Tandis qu'à leur tour, réunis dans la baie de Bacoor, les équipages espagnols déjeunaient, on annonça le retour de l'escadre américaine et le canon se remit à tonner vers 11 h. 30. Le *Baltimore* dirigeait tout spécialement son feu sur la batterie de la pointe Sangley, tandis que le *Pétrel*, appuyé par le feu du restant de l'escadre, entrait dans la baie de Bacoor et allait y canonner les débris des forces espagnoles.

Digitized by Google

La résistance devenait impossible; aussi les équipages reçurent-ils l'ordre d'évacuer leurs navires après les avoir incendiés[1].

A midi, tout était fini. Le feu cessait de part et d'autre. L'escadre espagnole des Philippines était anéantie. Dix navires de guerre étaient coulés : La *Reina Christina*, la *Castilla*, l'*Ulloa* dans la baie de Canacao; le *Velasco*, l'*Argos*, l'*Isla de Luzon*, l'*Isla de Cuba*, le *Don Juan d'Austria*, le *Marques del Duero*, le *General Lezo*, dans la baie de Bacoor.

Le *Mindanao*, canonnière inachevée qui servait de dépôt de munitions et le transport *Manila*, étaient pris; le paquebot *Isla de Mindanao*, enfin, était échoué et brûlé sur la grève de Las Piñas.

Sauf la *Reina Christina* et la *Castilla* qui, au début du combat, supportèrent à peu près tout l'effort et tout le feu de l'escadre américaine, les autres navires ne furent touchés que par un nombre assez peu considérable de projectiles. Après une résistance, qui ne pouvait être ni bien sérieuse ni bien longue, ils furent abandonnés, et leur destruction, commencée par les Espagnols qui les coulèrent, fut complétée par les Américains qui les incendièrent.

Le lieutenant de vaisseau américain Ellicott, du *Baltimore*, fit un rapport sur les effets du tir de l'artillerie américaine à la bataille de Cavite, dont on trouvera plus loin des extraits à l'appendice A et dont les conclusions sont les suivantes :

« 1° Les coques en fer ou en acier des croiseurs n'arrêtent pas « suffisamment les projectiles pour provoquer leur explosion;

« 2° Les effets incendiaires des projectiles de 8 pouces sont très « grands, et, relativement aux autres calibres inférieurs, plus con- « sidérables que ceux-ci, toutes proportions gardées;

« 3° A des portées supérieures à 2500 yards, les masques des

[1] L'amiral Montojo dit, dans son rapport sur le second engagement :

« A 10 h. 30 l'ennemi revenait, formant un cercle pour détruire l'arsenal et les « navires qui me restaient. Ils ouvrirent sur ces derniers un feu terrible auquel nous « répondîmes aussi loin que nous pûmes avec le peu de canons qui n'étaient pas « démontés.

« Il ne nous restait, comme dernière ressource, qu'à couler nos navires, et nous « accomplîmes cette opération en ayant soin de sauver nos pavillons, les marques dis- « tinctives, le trésor, les armes portatives, les culasses des canons et les codes de « signaux. Après quoi je me rendis au couvent de Santo Domingo de Cavite avec mon « état-major, pour faire soigner une blessure que j'avais reçue à la jambe gauche, et « pour télégraphier un rapport sommaire sur le combat, sur son engagement et sur ses « résultats. »

Digitized by Google

« pièces des croiseurs ne sont plus une protection, mais constituent « plutôt un danger pour l'armement de la pièce, qui sera anéantie, « et pour le canon qui sera désemparé s'il est atteint par un projec- « tile de gros calibre ;

« 4° Les bâtiments de guerre actuels seront mis hors de combat « par l'incendie et l'anéantissement de leur personnel avant d'être « coulés par le feu de l'ennemi. »

En somme, quelques coups heureux avaient réduit à néant les forces maritimes espagnoles.

Voici les appréciations qui servent de conclusion au rapport de l'amiral Montojo, sur cette mémorable journée :

« Il ne me reste plus qu'à dire que tous les commandants, offi- « ciers, mécaniciens, maîtres, canonniers, marins et soldats riva- « lisèrent de courage pour soutenir avec honneur, le bon renom de « la marine en ce triste jour.

« L'infériorité dont firent preuve les navires qui composaient ma « petite escadre doit être attribuée au manque de personnel de toute « espèce, et en particulier au manque de maîtres canonniers et de « matelots canonniers. A cela, il faut ajouter l'incapacité de quel- « ques-uns des mécaniciens provisoires embarqués, au petit nombre « de nos pièces d'artillerie à tir rapide ; les équipages ennemis, au « contraire, étaient solides. Enfin, le fait que la plus grande partie « de nos navires n'étaient pas protégés devait contribuer à rendre « encore plus certain le sacrifice que nous avions fait pour notre « patrie et pour éviter à la ville de Manila les horreurs d'un bom- « bardement. Nous étions convaincus qu'avec une aussi faible force « que celle que nous avions à opposer à l'ennemi, nous courions à « une mort certaine, et nous nous attendions à la perte de tous nos « navires.

« Nos pertes, en y comprenant celles de l'arsenal, s'élèvent à « 371 hommes, tant tués que blessés. »

Parmi les morts il faut citer :

Le capitaine don Luis Cadarso, commandant la *Reina Christina* ;

Don Ramon Novo, aumônier du même croiseur, frappé au milieu des blessés qu'il soignait ;

Digitized by Google

Le premier maître canonnier et le premier contremaître de la *Christina* également.

Parmi les blessés :

Le capitaine de frégate don Alfonso Morgado, commandant le *Castilla*, atteint à la jambe.

Don José Itturalde, commandant l'*Ulloa*, blessé à la tête et à la poitrine par un éclat d'obus ;

Le lieutenant de vaisseau de 1re classe, don Mariano Esbert, second de la *Reina Christina ;*

Le lieutenant de vaisseau Diaz Zuazo, de l'*Austria ;*

Don Ramon Lopez, commissaire de l'*Ulloa ;*

Le second médecin de la *Christina*, M. Perillé ;

Le médecin du *Don Juan d'Austria ;*

Don Juan Arrabal, mécanicien principal de la *Christina ;*

Le mécanicien principal de l'*Austria ;*

et à cette liste déjà longue, il fallait ajouter plus de trois cents marins.

En présence de si grandes pertes, tant en matériel qu'en personnel, on est stupéfait d'apprendre que l'escadre américaine avait eu 9 hommes blessés qui, d'après le rapport du médecin inspecteur, chargé du service médical au ministère de la marine américaine, ne se trouvaient que sur deux navires et avaient les blessures suivantes :

« Sur le *Baltimore :*

« 1° Déchirure de la lèvre supérieure par un objet muni d'un « mouvement de rotation. En outre, blessures au pied droit, où l'on « constate une fracture du 5e os métatarsal, s'étendant par un « épanchement général de synovie. Blessé rendu au service, entiè- « rement guéri le 10 juin. 40 jours sur la liste médicale ;

« 2° Blessure en déchirure (1 pouce 3/4 de long), juste au-dessous « de la jointure sterno-claviculaire. Guéri au premier pansement. « Rendu au service le 7 mai. Six jours sur la liste ;

« 3° Fracture composée à la jambe gauche, au premier tiers de la « partie supérieure, provoquée par une chute faite en transportant « un projectile de 8 pouces, la pointe de celui-ci entrant à la partie « intérieure de la jambe et donnant des esquilles au bord intérieur

Digitized by Google

« du tibia. Rendu au service, entièrement guéri, le 7 juin. Sur la « liste, 37 jours ;

« 4° Contusion et ébranlement. Jeté à terre par l'explosion d'un « projectile de 4 pouces 7. Visage gravement abîmé, inconscience « d'une demi-heure. Rendu au service le 7 mai. Sur la liste « 6 jours ;

« 5° Blessure à la jambe gauche, par un éclat. N'a pas été mis « sur la liste des malades ;

« 6° Blessure à l'avant-bras gauche. Contusion du sterno-mas- « toïde gauche et rupture de la membrane du tympan gauche. Pas « admis sur la liste des malades;

« 7° Blessure du pied droit et visage abîmé par des éclats. Pas « admis sur la liste des malades;

« 8° Contusion du sternum et visage abîmé. Pas admis sur la « liste des malades.

« Enfin, sur le *Boston :*

« 9° Blessure pénétrante de la joue droite. Pas admis sur la liste « des malades. »

Sur ces neuf blessés, huit hommes seulement devaient leurs blessures aux effets des projectiles espagnols, le neuvième avait surtout été contusionné par le recul d'une pièce.

Les navires n'avaient pas été plus maltraités que leurs équipages. Lorsque, quatre jours après la bataille, nous vîmes les bâtiments américains au mouillage, nul ne se serait douté qu'ils avaient livré bataille si peu de temps auparavant ; les gréements étaient intacts, les navires bien tenus ; seuls, les sabords et les pavois rabattus, les pièces prêtes à tirer, indiquaient que l'on était en temps de guerre. En examinant l'escadre américaine de près, on trouvait ça et là quelques tôles bosselées : c'était tout ce qui marquait la journée du 1er mai.

L'*Olympia* avait été touchée treize fois, mais sans grand dommage, un projectile de petit calibre l'avait frappée à la flottaison mais sans traverser la coque ; un autre avait pénétré dans l'intérieur du bâtiment près d'une des pièces de chasse de tribord, quand aux autres coups, ils avaient porté dans la mâture.

Le *Baltimore* avait été touché trois fois.

Des deux projectiles qui atteignirent le *Boston*, l'un détermina un

Digitized by Google

commencement d'incendie, rapidement éteint dans une chambre d'officier.

Le *Raleigh* n'eut qu'une seule tôle faussée.

Les autres navires sortirent indemnes de la bataille.

A quoi peut-on attribuer des résultats aussi dissemblables ? « Un « malheur ne vient jamais seul me disait un officier espagnol : la « perte du croiseur *Reina Regente* a contribué aussi à la défaite « actuelle. Ce navire servait en Espagne d'école de canonnage à la « marine, et lorqu'il se perdit dans le golfe de Cadix, avec lui « disparut l'école. On ne la remplaça pas. L'instruction militaire « des canonniers marins forcément en souffrit, les tirs furent « négligés, on laissa au hasard le soin de régler l'affaire, et une « fois de plus le hasard ne nous servit pas. »

La bataille navale de Cavite qui ne fut qu'un combat d'artillerie devait être tout à l'avantage des Américains. Le tir des canons espagnols, en effet, a été très mauvais, trop court ou trop long, ainsi que le prouvent les dégâts faits dans la mâture de l'*Olympia ;* mal dirigé au début de l'action, il ne fut ou ne put être modifié. Les transmissions de distances nulles ou fort grossières sur les bâtiments espagnols, étaient parfaitement installées, au contraire, sur les navires américains : les pointeurs de ces derniers étaient excellents, et lorsque, dès les premiers coups tirés, les incendies se déclarèrent dans l'escadre Montojo, le service de l'artillerie forcément en pâtit : avant de couler l'ennemi, il fallait ne pas sauter et la plus grande partie de l'équipage fut employée à se rendre maître des incendies à chaque instant allumés ; c'est ainsi que des pièces restèrent, paraît-il, jusqu'à dix minutes sans tirer.

Dans ces conditions, le tir des navires américains fut un véritable tir d'exercice où de beaux croiseurs avec des équipages héroïques mais impuissants, servirent de buts aussi immobiles qu'inoffensifs. Un mot d'un officier américain dépeint l'impression que lui produisit le tir des pièces espagnoles : « J'ai été persuadé que les officiers « n'étaient pas à bord de leurs navires, car des hommes abandonnés « à eux-mêmes, seuls, pouvaient aussi mal pointer. »

Dans ces conditions, sans appréhension, sans souci d'un ennemi incapable, le pointeur américain a purement et simplement appliqué ce qui lui avait été appris en temps de paix. Il n'a pas eu à s'occuper de faire enlever des servants blessés ou mourants, à envoyer une

Digitized by Google

partie de son personnel combattre les incendies dans les soutes, ou ailleurs. Très calme, il a exécuté les ordres donnés, la hausse bien réglée et bien suivie lui a permis d'envoyer à destination ses projectiles chargés de poudre ou de cordite, et sa confiance n'a dû que croître au cours du combat, et dans ses chefs, et dans les engins qu'il avait à manœuvrer.

D'un côté donc, des équipages inexpérimentés et démoralisés ; de l'autre, des hommes exercés ayant tout leur sang-froid et toute confiance dans l'issue de la lutte. Cela suffirait déjà à expliquer la grande différence des résultats acquis ; mais à cette supériorité morale du côté des Américains, il faut ajouter la supériorité du nombre des canons, du calibre des pièces et de leur modèle.

Un tableau comparatif de l'artillerie des deux adversaires rendra la différence plus frappante :

| | GROSSE ARTILLERIE. | MOYENNE ARTILLERIE. | | ARTILLERIE LÉGÈRE. | |
|---|---|---|---|---|---|
| | c/m | c/m | | m/m | |
| *Olympia* | IV 20 | | X 12 | XIV 57 | |
| *Baltimore* | IV 20 | VI 15 | » | VI 57 et 47 | |
| *Boston* | II 20 | VI 15 | » | IV 57 et 47 | |
| *Raleigh* | » | I 15 | X 12 | VIII 57 | |
| *Concord* | » | VI 15 | » | VIII 47 | |
| *Petrel* | » | IV 15 | » | I 47 | |
| TOTAL | X 20 | XXIII 15 | XX 12 | XCI 57 ou 47 | |
| *Reina Christina* | » | VI 16 | | II 70 | VI 47 et 37 |
| *Castilla* | » | II 15 | I 12 | II 70 | » |
| *Isla de Luzon* | » | » | IV 12 | » | » |
| *Isla de Cuba* | » | » | IV 12 | » | » |
| *Austria* | » | » | IV 12 | II 70 | II 57 |
| *Ulloa* | » | » | II 12 | » | » |
| *Marques del Duero* | » | » | I 12 | II 70 | » |
| TOTAL | » | VIII 16 ou 15 | XVI 12 | VIII 70 | VIII 57, 47, 37 |
| États-Unis | X 20 | XCIII 15 ou 12 | | XCI 57 ou 47 | |
| Espagne | » | XXIII 16, 15 ou 12 | | XVI 70, 57 ou 47 | |

Ainsi d'un côté : *Dix* pièces de grosse artillerie, *quarante-trois* de moyenne artillerie, presque toutes à tir rapide, *quarante et une* d'artillerie légère.

Contre : *Une grosse* artillerie n'existant pas, *vingt-quatre* pièces d'artillerie moyenne et *seize* d'artillerie légère.

Ainsi les Américains ont plus du double de canons, presque tous

Digitized by Google

à tir rapide, un matériel récent, un personnel exercé, à opposer à des navires, non seulement vieux, mais qui encore ne bougent presque pas et dont le feu est mal dirigé.

Le haut commandement espagnol averti de la composition de l'escadre américaine, en faisant un semblable parallèle pouvait désespérer d'avance de voir la victoire lui sourire, mais n'eût-il pas pu la faire payer plus cher à l'ennemi ? Cette escadre minuscule placée derrière l'île Corrégidor, avec de meilleurs canonniers, — chose possible à avoir, à condition de faire des exercices et des tirs, — n'eût-elle pas pu faire éprouver des pertes sensibles aux forces de l'amiral Dewey? Elle aurait succombé, certes, mais ses équipages au lieu de mourir dans cette baie de Cavite comme des renards enfumés dans leur terrier, n'eussent-ils pas préféré risquer le tout pour le tout, tenter même un abordage de nuit et couler leur ennemi en coulant eux-mêmes. La résistance concentrée à Corrégidor eût donné de meilleurs résultats encore à Subig. Subig qui n'a qu'une passe étroite et une rade splendide avec des eaux profondes à toucher terre, eût dû, depuis longtemps, servir de point d'appui à l'escadre des Philippines. Les tergiversations, les indécisions laissèrent ce port sans défenses et pour quelques milliers de piécettes sacrifiées, l'Espagne a perdu toutes ses possessions dans le Pacifique.

Les guerres d'à présent ne sont plus des guerres d'à peu près, l'un des adversaires doit disparaître. La victoire sera au plus hardi, au chef qui ne craindra pas d'avancer, et qui, après avoir bien instruit ses équipages saura tirer tout le parti possible d'un matériel même usé et défectueux. La perfection d'un appareil ne vaut qu'autant que le personnel qui le dirige est lui-même excellent. La destruction de l'escadre Cervera à Santiago de Cuba en est un exemple frappant.

Les Espagnols avaient là des croiseurs absolument récents, construits d'après les derniers progrès de l'art naval moderne ; qu'ont fait ces beaux navires ! Ils ont été coulés, accablés en partie sous le nombre, et leur résistance, encore une fois, n'a causé nul dommage à la flotte américaine, car le matériel était mal utilisé.

Et si l'on cherche le vrai moyen d'être le vainqueur dans les combats navals futurs, c'est dans la perfection des équipages qu'on en trouvera le moyen. Il faut des pointeurs hors ligne, des officiers connaissant parfaitement leur matériel, et par-dessus tout, de l'au-

Digitized by Google

dace, toujours de l'audace. Les Jean Bart, les Surcouf et autres marins fameux n'avaient que cela et une poignée de compagnons dont ils étaient sûrs comme d'eux-mêmes. Cela leur suffit pour s'emparer de frégates et de galions, et les récits de leurs exploits comptent parmi les plus belles pages de l'histoire de France ! C'est en travaillant pendant la paix, en faisant fréquemment des tirs, en entraînant les équipages que l'on préparera de nouvelles pages glorieuses, à ajouter ou livre d'or des marins qui, eux aussi, rêvent une France plus grande !

---

# APPENDICE A

---

## AVARIES ÉPROUVÉES PAR LES NAVIRES ESPAGNOLS

*D'après le rapport du lieutenant de vaisseau Ellicott, de la marine des États-Unis.*

---

DON ANTONIO DE ULLOA.

. . . . . .

« Cette canonnière ne fut que peu éprouvée pendant le premier « engagement, mais elle fut criblée de projectiles au second et « coulée par les navires américains. Elle fut abandonnée son « pavillon haut. Elle donnait une forte bande à tribord quelques « instants avant de s'enfoncer, mais elle se redressa sur le fond, « ayant son arrière au ras de l'eau, ses superstructures et son « gaillard d'avant au-dessus de l'eau. Elle avait amené ses vergues « et ses mâts, et avait envoyé ces espars à terre, à l'exception de sa « vergue de misaine, qui avait été dégréée mais qui n'avait pas été « amenée. Les manœuvres de cette vergue furent coupées durant « l'action et la vergue tomba en travers du gaillard d'avant sur les « bittes, brisant un bau au fronton du gaillard.

« Les autres avaries que l'on pouvait distinguer au-dessus de « l'eau sont les suivantes :

Digitized by Google

« Un projectile de 6 livres, entré sous le gaillard d'avant à tri-
« bord, traversa la manche à air du milieu du pont, et éclata dans
« la chambre de navigation, à côté du pont;

« Un projectile de 8 pouces pénétra, en rasant, dans le gaillard
« d'avant, au ras du pont, et éclata;

« Un projectile de 8 pouces éclata juste sous le pont des gaillards,
« à bâbord, vers l'extrémité arrière de la chambre de navigation,
« envoyant un éclat, qui était presque la moitié du projectile, à
« travers le navire;

« Un projectile de 5 pouces passa au-dessus de la lisse à tribord,
« et traversa les bastingages de bâbord;

« Un projectile de 6 livres suivit le même chemin que le précé-
« dent, entre les superstructures et la poupe, et alla traverser les
« hamacs dans les bastingages de bâbord;

« Un projectile de 8 pouces traversa les deux bordés, de tribord
« à bâbord, juste sous le pont de la dunette et près du grand
« mât;

« Un projectile de 6 pouces passa sur l'avant du grand mât et
« traversa les hamacs des bastingages de bâbord;

« Sept gros projectiles, de 5 pouces probablement, ricochèrent sur
« la dunette, venant de tribord devant;

« Un projectile de 8 pouces, traversant le gaillard d'avant de tri-
« bord à bâbord, démonta la pièce de tribord de 6 livres, et abattit
« le monte-charges;

« Un projectile de 6 pouces traversa le masque de cette pièce;

« Trois projectiles de 6 livres traversèrent le monte-charges de la
« pièce de 6 livres de bâbord;

« Un petit projectile rasant passa à l'avant;

« Un projectile de gros calibre rasa l'arrière vis-à-vis du mât
« d'artimon;

« Un projectile de gros calibre coupa le support du compas, à
« tribord;

« Trois projectiles de gros calibre rasèrent le pont de la dunette,
« venant de tribord devant;

« Deux projectiles de gros calibre éclatèrent sous la poupe, l'un
« à l'avant, l'autre à l'arrière de la dunette, faisant éclater le pont.

« Le côté gauche du masque de la pièce de 4,7 pouces arrière fut
« coupé par un projectile de 6 pouces.

Digitized by Google

« Au total, le nombre des coups observés s'élève à :

« 4 de 8 pouces;
« 3 de 6 pouces;
« 1 de 5 pouces;
« 14 autres coups de gros calibre;
« 6 de 6 livres;
« 1 de petit calibre.

« En tout : 33 projectiles. »

DON JUAN D'AUSTRIA.

« Ce navire fut coulé par les Espagnols derrière l'arsenal de « Cavite, dans la baie de Bacoor, à deux encâblures dans l'Ouest de « l'arsenal, lorsqu'il se fut retiré de la bataille et à la fin du pre- « mier engagement.

« Il avait mouillé bâbord et avait coulé le cap à l'Est, son gaillard « d'avant sous l'eau, son arrière restant au ras de l'eau. Après avoir « été abandonné, et tandis qu'il coulait, il fut incendié par un déta- « chement du *Petrel*, envoyé à cet effet. Il fut consumé depuis « l'arrière de la chambre des machines jusqu'à l'extrême arrière.

« Ses canons de tribord restaient debout, à l'avant, et l'un de « ceux de bâbord, à l'arrière.

« Douze cartouches de projectiles de 6 livres se trouvaient vides « auprès du canon de tribord du gaillard, et neuf autres à bâbord. « Une boîte pleine de munitions pour canons de 1 livre était « restée à tribord sur la passerelle, près de la chambre de navi- « gation.

« Les avaries que ce navire avaient subies étaient les suivantes :

« Deux projectiles de 6 livres, ou d'un calibre inférieur, avaient « touché le mât de misaine;

« Un projectile de 6 livres et un de 5 livres pénétrèrent à bâbord « sous le gaillard et éclatèrent sans provoquer d'incendie;

« Un projectile de 6 pouces ou de 8 pouces traversa la passerelle « de navigation à bâbord et éclata dans la cabine du commandant, « sans allumer d'incendie, car il ne se trouvait pas de bois dans le « voisinage;

« Un autre projectile semblable, venant de la même direction, « démolit la passerelle, la roue et le matériel de télégraphie;

Digitized by Google

« Deux projectiles de 6 livres traversèrent la chambre de navigation, l'un bas, de bâbord à tribord, l'autre de tribord à bâbord à mi-hauteur;

« Un projectile de 5 pouces coupa le mât de misaine à mi-hauteur;

« Un projectile de 5 pouces pénétra près des écubiers et endommagea le tube lance-torpilles bâbord;

« Une projectile de 6 pouces pénétra à la flottaison, sous la superstructure du pont principal, à bâbord;

« Un projectile de 5 pouces pénétra dans les bastingages de bâbord, tout près du grand mât;

« Un projectile de 6 livres frappa sur l'arrière de la pièce de 4,7 pouces bâbord arrière.

« Lorsque ce navire fut renfloué, on ne constata pas d'autres avaries. Il avait, au total, été touché par :

« 2 projectiles de 6 ou de 8 pouces;
« 4 — de 5 pouces;
« 5 — de 6 livres;
« 2 autres projectiles de petit calibre.

« En tout, par 13 projectiles.

« L'*Austria* avait deux tubes lance-torpilles à l'avant. Lorsque cette canonnière fut renflouée, on trouva une torpille Schwartzkoff de 14,2 pouces sur des chantiers à tribord, près du tube, et une autre torpille, sans pointe, en arrière du tube tribord et sur le pont.

« L'*Austria* aida au sauvetage de l'équipage de la *Castilla* avant de se retirer derrière l'arsenal ».

ISLA DE LUZON.

« Ce navire et l'*Isla de Cuba* manœuvraient tous deux sur le flanc droit de l'escadre espagnole, plus éloignés de nous que les autres navires; ils tournaient en cercle à grande vitesse. La *Luzon* se retira derrière l'arsenal à la fin du premier engagement, mouilla près de l'*Austria* et fut coulée par son propre équipage.

« Son arrière, supporté par une épave coulée, laissait ainsi la dunette au-dessus de l'eau, tandis que l'avant était balayé par les

Digitized by Google

« vagues. Après son naufrage, l'*Isla de Luzon* avait le cap au Nord-
« Est, et se trouvait à environ une encâblure au sud-ouest de
« l'*Austria*. Elle fut incendiée par le même détachement que celui
« qui opéra à bord de l'*Austria;* les dommages que lui causèrent
« l'incendie furent les mêmes que pour ce dernier bateau.

« Un projectile ordinaire de 4,7 pouces restait sur des chantiers
« entre les pièces de l'arrière.

« Les avaries causées par le tir de l'artillerie sont les suivantes :

« Un projectile de gros calibre désempara les deux canons de
« l'avant;

« Un projectile coupa une manœuvre qui entraîna la chute du
« mât de flèche sur le pont.

« La *Luzon* aida la *Cuba* à secourir les hommes de la *Reina*
« *Christina* avant de se retirer derrière l'arsenal.

« Il ne semble pas que l'*Isla de Luzon* ait été atteinte par plus de
« trois coups. Lorsque le navire fut renfloué, on ne constata pas
« d'autre avarie.

ISLA DE CUBA.

« ... Après avoir aidé au sauvetage de la *Christina*, elle se retira
« derrière l'arsenal de Cavite, mouillant son ancre de tribord à une
« encâblure dans le Sud-Ouest de l'*Isla de Luzon*, ayant le cap au
« au Sud-Est. Le navire fut coulé par les Espagnols et incendié par
« le détachement du *Petrel*, qui fit la même opération sur l'*Austria*
« et la *Luzon*. Sa batterie principale était encore debout sur le
« pont. Ce bâtiment employa des obus de rupture à ses deux pièces
« de 4,7 pouces arrière pendant le combat, et ce doit être un de ces
« projectiles qui atteignit le *Baltimore*. Les avaries qu'eut l'*Isla de*
« *Cuba* furent provoquées par les projectiles suivants :

« Un projectile de 6 livres qui traversa la chambre de navigation ;

« Un projectile coupa les deux candelettes d'artimon au ras des
« rambardes de la chambre de navigation ;

« Un projectile de 6 livres traversa le gaillard sans éclater;

« Un projectile de 6 livres effleura le côté gauche du masque de
« de la pièce de 4,7 pouces arrière ;

« Un projectile de 6 livres frappa le blockhaus, mais sans péné-
« trer ;

Digitized by Google

« Total des coups : 4 projectiles de 6 livres et un coup d'un calibre « non reconnu, en tout cinq coups.

« L'*Isla de Cuba* ne présenta pas d'autre avarie lorsqu'elle fut « renflouée. »

MARQUES DEL DUERO.

« Le *Duero* combattit à l'aile gauche de la ligne espagnole. Il aida « à porter secours aux survivants de la *Christina* et se retira comme « les autres navires derrière l'arsenal. Il mouilla près de la côte, à « 800 yards environ dans l'ouest de la *Cuba*, cap à l'Est. C'est là qu'il « fut sabordé et abandonné. Un détachement du *Petrel* l'incendia. « Il fut complètement détruit intérieurement par les flammes, et ne « conservait que ses bastingages au ras de l'eau.

« Il eut à supporter les avaries suivantes :

« Un projectile de 8 pouces pénétra sous le pont du gaillard « d'avant, par tribord, et fit probablement explosion ;

« Un projectile de 6 pouces, très voisin du précédent, fit proba- « blement explosion aussi. Il n'y a pas trace de sortie du navire de « ces deux projectiles ;

« Un projectile de 6 livres passa sur l'avant de la pièce milieu, à « tribord, sur l'avant aussi du masque de cette pièce ;

« Un projectile de 6 pouces pénétra sous le pont principal. Le « *Duero* ne semble avoir été touché que cinq fois seulement. »

VELASCO.

« Ce navire était en réparations et se trouvait mouillé tout près « du front Est de l'arsenal de Cavite. Le pont principal était ouvert « pour recevoir ses chaudières, qui étaient à terre. Un pont à su- « perstructure nouveau, était commencé. Il n'y avait pas de roue à « gouverner en place. Il ne prit pas part à l'action. Tous les « canons avaient été enlevés pour être placés dans les batteries « de côte.

« Il fut coulé par les Espagnols après le premier engagement et « incendié ensuite par le détachement du *Petrel*. Il reposait partout « également sur le fond, cap à l'Ouest, les bastingages au ras de « l'eau. Il ne fut pas très abîmé par l'incendie.

« On constata les traces évidentes de l'explosion d'une quantité « de munitions pour petites armes sur le pont arrière. Celles-ci « durent probablement éclater au moment de l'incendie.

Digitized by Google

« Il ne fut touché que par un projectile qui fit mettre sa barre de « bâbord à tribord. »

GENERAL LEZO.

« L'amiral Montojo a dit que ce navire était en réparation et « qu'il ne prit pas part à l'action. Après le second engagement, on « le trouva mouillé dans la baie de Bacoor, son ancre de bâbord au « fond, à deux encâblures au Sud de la *Luzon*, cap au Sud. Il fut « sabordé par les Espagnols et incendié par le détachement du « *Petrel*.

« Sa soute arrière fit alors explosion avec une grande violence, « ainsi qu'une certaine quantité de munitions qui se trouvaient sur « le pont.

« Les canons du milieu du navire manquaient.

« Il avait un tube lance-torpilles à l'avant, mais il n'y avait pas « traces de torpilles à bord.

« Le monte-charges de sa pièce de 90mm du gaillard d'avant avait « été avarié par un projectile.

« Le pont se trouvait à environ deux pieds sous l'eau. »

ARGOS.

« Ce bâtiment, servant au service hydrographique, était très légè- « rement armé et il ne prit pas part au combat. Il resta mouillé der- « rière l'arsenal, à 800 yards environ à l'Ouest du *Velasco*. Il fut « sabordé par les Espagnols et incendié par le détachement du « *Petrel*. Il s'enfonça jusqu'à ce que ses bastingages fussent au ras « de l'eau, cap à l'Est.

« Un projectile de gros calibre traversa les bastingages de tribord « et la muraille opposée.

« En somme, on peut résumer les coups qui frappèrent les navires « espagnols dans le petit tableau suivant :



Digitized by Google

| NOMS DES NAVIRES. | NOMBRE DE COUPS les ayant frappés et en évidence. | REMARQUES. |
|---|---|---|
| *Reina Christina* | 39 | Et probablement moins de la moitié en plus. |
| *Castilla* | 40 | Id. |
| *Don Antonio de Ulloa* | 33 | Id. |
| *Don Juan d'Austria* | 13 | Nombre total. |
| *Isla de Cuba* | 5 | Id. |
| *Isla de Luzon* | 3 | Id. |
| *Marques del Duero* | 5 | Et probablement plus. |
| *Velasco* | 1 | En tout probablement. |
| *General Lezo* | 1 | Id. |
| *Argos* | 1 | Id. |
| TOTAL | 141 | |

« Sur ce nombre de 141 :

« 8 étaient des projectiles de 8 pouces;

« 6 — 6 —

« 22 — 5 — (ou d'un calibre plus élevé.)

« 31 — 6 livres;

« 29 — de plus petits calibres.

« Les Espagnols avaient débarqué tous les espars légers, les « cornes des mâts, serpenté les manœuvres courantes; en revanche, « ils portaient avec eux beaucoup de leurs embarcations. Tous « leurs navires étaient peints en gris, à l'exception de la *Castilla*, « qui était encore peinte en blanc, avec ses cheminées en jaune.

« Ainsi qu'on l'a vu plus haut, le nombre des hommes mis hors « de combat était, d'après l'amiral Montojo, de 371, qui se répartis- « saient de la façon suivante entre les navires :

| NAVIRES. | TUÉS. | BLESSÉS. | TOTAL. |
|---|---|---|---|
| *Reina Christina* | 120 | 90 | 210 |
| *Castilla* | 23 | 80 | 103 |
| *Isla de Cuba* | » | 2 | 2 |
| *Isla de Luzon* | » | 6 | 6 |
| *Don Juan d'Austria* | » | 22 | 22 |
| *Don Antonio de Ulloa* | 8 | 10 | 18 |
| *Marques del Duero* | » | » | » |
| Petites batteries à terre | 6 | 4 | 10 |
| TOTAL | 167 | 214 | 371 |

(*A suivre.*)

Digitized by Google

# MARINES ÉTRANGÈRES

## CONFÉRENCE

SUR LES

## PROGRÈS DE LA TÉLÉGRAPHIE SANS FIL

*Faite le 13 juin 1902 devant la « Société royale »,*
par M. G. MARCONI.

La télégraphie sans fils, ou télégraphie à travers l'espace sans lien matériel, est un sujet qui attire aujourd'hui plus qu'aucun autre progrès de l'électricité les regards du monde entier; le fait de pouvoir actionner un instrument à une distance de centaines de milliers de milles et de l'obliger à reproduire des signaux que l'on puisse voir ou entendre sans l'aide d'aucun conducteur matériel frappe l'imagination et semble tenir du prodige ou du mystère.

En examinant de plus près la question, nous en viendrons à conclure que la télégraphie sans fil, tout en restant quelque chose d'admirable (comme du reste tous les phénomènes de la nature), n'est en aucune façon plus surprenante que la transmission ordinaire des télégrammes le long d'un fil conducteur; n'est-il donc pas extraordinaire de forcer cet ensemble de phénomènes qu'on nomme le courant électrique à suivre tous les détours d'un circuit compliqué?

En réalité, les premiers signaux qu'employa l'humanité furent, à proprement parler, des signaux sans fil; nos ancêtres communiquaient au moyen de feux de broussailles, et encore aujourd'hui tous les signaux lumineux n'ont d'autre véhicule que les vagues de l'éther.

Digitized by Google

La méthode de communication dont je veux vous entretenir est fondée sur un moyen, relativement nouveau, de déceler et d'enregistrer certaines ondulations du milieu éthéré, beaucoup plus lentes à vibrer que les radiations lumineuses et auxquelles le savant Hertz a attaché son nom. C'est en cherchant à prouver l'identité des vibrations électriques et lumineuses que Maxivell et Hertz rendirent possible notre nouveau mode de communication ; je ne crois cependant pas me tromper en affirmant que l'importance de leurs découvertes échappa à la plupart, et que même, il y a un an à peine, peu de savants auraient pu prévoir le pas gigantesque qu'allait faire la télégraphie sans fil.

Le temps dont je dispose ne me permet pas de décrire une à une toutes les étapes qui ont abouti aux derniers résultats, ni de citer les travaux de tous ceux qui ont contribué à avancer la question ; mais je crois intéressant d'exposer les problèmes divers qui viennent d'être résolus et le développement si curieux de nos derniers travaux.

Je commencerai par décrire le système dont je me suis servi dans mes premières expériences, vieilles de six ans déjà, et j'essayerai d'expliquer comment j'ai été amené depuis à le modifier et à le perfectionner.

L'émetteur est un oscillateur de Hertz modifié. Son trait principal est d'avoir une des boules de l'éclateur mise à la terre, tandis que l'autre est reliée à un conducteur présentant une certaine surface ou à un fil sensiblement vertical ; les deux sphères sont aussi reliées aux extrémités de l'enroulement secondaire d'une bobine d'induction.

Quand on ferme l'interrupteur, le courant d'une batterie actionne la bobine qui charge les sphères et le fil vertical ; ce dernier se décharge en faisant passer à travers l'éclateur une rapide succession d'étincelles.

L'abaissement subit de tension produit par la décharge disruptive ou le déplacement, créé le long de certaines lignes de force électriques par le fil chargé, oblige une partie de l'énergie mise en jeu à rayonner dans l'espace sous forme d'une onde ; le fil vertical joue donc le rôle d'un radiateur des ondes électriques.

Il est intéressant de rappeler à ce propos que lord Relvin a mis en évidence, il y a plus de quarante ans, les conditions mathématiques, grâce auxquelles une telle décharge peut être considérée comme oscillante.

Digitized by Google

Il est aisé de comprendre comment on peut, en manœuvrant la clef de l'interrupteur, obtenir des successions plus ou moins longues d'ondes électriques, dont l'influence sur un récepteur approprié reproduit les signaux de l'alphabet Morse.

Ce récepteur se compose d'un cohéreur (sur la nature duquel je ferai plus tard quelques remarques) placé dans un circuit contenant une pile locale, et un relai sensible qui actionne un autre circuit destiné à manœuvrer le frappeur et l'instrument enregistreur des signaux.

La résistance du cohéreur est infinie ou, tout au moins, très grande et le courant de la petite pile ne peut le traverser pour actionner les appareils; mais, sous l'influence des ondes électriques, le cohéreur devient relativement bon conducteur, puisque sa résistance tombe jusqu'à 500 et même 100 ohms; le courant de la pile locale agit alors sur le relai qui met en mouvement un courant plus fort et fait fonctionner le récepteur et le frappeur destiné à ramener le tube à son état initial. Le résultat pratique est que le circuit de l'enregistreur est fermé pendant un temps égal à celui pendant lequel est abaissée la clef de l'interrupteur; on possède donc une reproduction exacte des mouvements de cette clef.

Une des extrémités du tube ou cohéreur est reliée à la terre, et l'autre à un conducteur isolé terminé de préférence par une surface ou capacité semblable à tous égards à celle de la station émettrice.

J'ai remarqué qu'en employant aux deux stations des tiges verticales semblables, on accroissait la distance de communication et j'ai obtenu par des moyens analogues des transmissions à des distances d'environ 100 milles.

On s'aperçut vite que l'obligation de ne pouvoir installer que deux stations dans un certain rayon, pour éviter la confusion des signaux, imposerait rapidement une limite à l'utilisation pratique du système.

Les nouvelles dispositions de circuit que j'ai adoptées en 1898, c'est-à-dire la liaison directe de l'antenne à la terre par l'intermédiaire d'une sorte de transformateur accordé, furent d'importantes étapes dans la bonne direction.

Je compris vite que la principale difficulté venait de l'émission.

Digitized by Google

Une tige droite dans laquelle on produit des oscillations électriques forme, comme on le sait, un excellent radiateur d'ondes; or, dans tout bon radiateur d'ondes, les oscillations produites par la méthode ordinaire de l'étincelle disruptive sont rapidement éteintes et amorties, non pas précisément par un phénomène de résistance électrique, mais parce que la radiation des ondes disperse au loin l'énergie mise en jeu.

Tout le monde sait que si l'on prend deux diapasons de même période et qu'on en excite un, il se forme des ondes aériennes capables de faire vibrer le deuxième à une certaine distance du premier; de même en tirant un son d'un violon auprès d'un piano, on fait résonner celle des cordes du piano qui peut vibrer à l'unisson de l'onde émise. Dans le cas des diapasons et du violon on a affaire, il est vrai, à des mouvements vibratoires de l'air, tandis que la télégraphie sans fil met en jeu les oscillations de l'éther; mais dans les deux cas, les phénomènes sont analogues.

Je veux maintenant insister sur la seule condition vraiment indispensable à l'obtention d'un accord ou d'une résonance électriques bien marqués et il me faut pour cela parler de l'amortissement.

La résonance électrique, aussi bien que la résonance mécanique dépend de l'effet accumulé d'un grand nombre de petites impulsions convenablement rythmées et le phénomène ne devient net que si un nombre suffisant de ces impulsions périodiques vient atteindre le récepteur.

Il est donc clair qu'un radiateur incapable de donner une suite nombreuse d'oscillations électriques, c'est-à-dire présentant un fort amortissement, ne convient pas pour la télégraphie sans fil accordée ou syntonique.

Une antenne d'émission, formée d'un fil vertical se déchargeant directement par un éclateur, n'est pas, je l'ai déjà fait remarquer, un radiateur permettant d'obtenir avec persistance, sans grand amortissement, des ondes électriques. Sa capacité est relativement si faible et son pouvoir émissif si grand que les oscillations qu'on y fait naître s'y éteignent rapidement. Il s'ensuit que les phénomènes d'accord ne sont pas nets et que des récepteurs ou résonateurs de tons et de périodes bien différents peuvent en être influencés.

Au début de 1900, j'obtins de bons résultats avec un dispositif

Digitized by Google

qui consistait à former chacun des conducteurs d'émission et de réception d'un système de cylindres concentriques, le cylindre intérieur étant mis à la terre.

Avec des cylindres de zinc de 7 mètres seulement de haut et de 1m,50 de diamètre, de bons signaux furent échangés entre la pointe Sainte-Catherine, dans l'île de Wight et Poole, à une distance d'environ 30 milles, et ces communications n'étaient ni interceptées, ni troublées par les installations voisines, dépendant des établissements de la marine.

La capacité de l'émetteur due au cylindre interne est si grande, que l'énergie mise en mouvement par la décharge oscillante, ne peut se disperser tout entière dans une ou deux oscillations, mais fournit une longue suite d'ondulations faiblement amorties, ce qui est bien la condition cherchée.

Au récepteur, les cylindres concentriques forment, par leur capacité, un résonateur dont la période propre est bien définie et qui ne peut plus être excité par des ondes de longueur trop différente, ni influencé par les points atmosphériques, si gênants pendant la saison chaude.

De nombreuses expériences sur les décharges de circuit comprenant des bouteilles de Leyde fournirent un autre bon système d'accord.

Je m'efforçais d'associer à l'antenne d'émission un circuit de condensateurs que je savais être un oscillateur peu amorti, destiné à fournir au radiateur le nombre convenable d'oscillations. Le dispositif qui comprend un condensateur et un micromètre à étincelle est un oscillateur à très faible amortissement. Le professeur Lodge a montré comment, en approchant de ce circuit, un autre circuit analogue, on peut mettre en évidence de curieux effets de résonance; mais, comme Lodge le fait très bien ressortir, un tel circuit fermé est à la fois un très mauvais récepteur et un très faible radiateur; il ne convient aucunement pour la transmission à distance; je ne sais même pas si un récepteur ordinaire en serait influencé à quelques centaines de mètres.

Il est néanmoins bien facile de faire rayonner à travers l'espace l'énergie mise en jeu dans un tel appareil, car il suffit de placer près d'un des côtés du circuit fermé une longue tige, bonne radiatrice, comme on le sait, et qui dispersera fort loin les oscillations,

Digitized by Google

à condition que sa période propre soit égale à celle du circuit voisin. L'effet sera encore augmenté si au lieu d'être simplement approchée du circuit fermé, une partie de la tige est enroulée sur lui de façon à former une sorte de transformateur.

Mes premiers essais tentés avec ce dispositif ne furent pas heureux, car je n'avais pas pensé tout d'abord à accorder pour la même période d'ondulation (à une octave près), les deux circuits de la transmission; le premier de ces circuits comprenant l'antenne, le secondaire du transformateur et la liaison à la terre, et le second, le condensateur et le primaire du transformateur. Quand cette condition n'est pas remplie, les oscillations prennent des phases différentes, se contrarient et ne donnent que des résultats défectueux dans leur action sur un récepteur accordé.

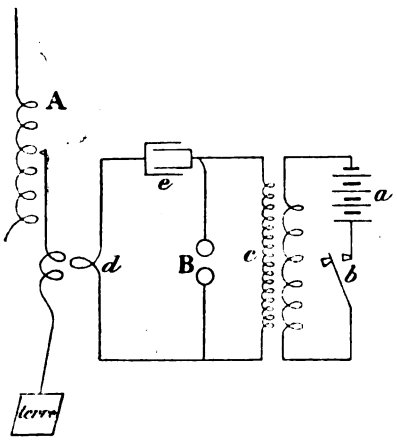



Fig. 1.

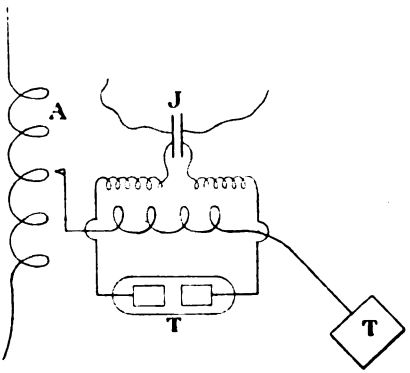



Fig. 2.

La figure 1 représente le transmetteur syntonisé; la période vibratoire du fil est augmentée ou diminuée en faisant varier le nombre de spires placées en B ou en intercalant un condensateur. Le condensateur du circuit primaire est placé de telle façon qu'on en puisse faire varier la capacité.

La figure 2 montre les dispositions du poste récepteur; là, l'antenne est reliée à la terre à travers le primaire d'un transformateur dont le circuit secondaire est relié au tube ou cohéreur; pour renforcer les effets d'accord, on place un condensateur en déri-

Digitized by Google

vateur aux bornes du tube. Pour obtenir de bons résultats, il faut que la période propre du circuit — antenne — primaire du transformateur et liaison à la terre, soit en résonance électrique avec celle du secondaire, muni de son condensateur. J'ai parlé tout à l'heure d'un condensateur aux bornes du cohéreur; cet appareil augmente la capacité du circuit secondaire, et dans le cas d'une longue suite d'impulsions électriques faibles, mais convenablement rythmées, on superpose les effets jusqu'à ce que la force électromotrice aux électrodes du tube puisse vaincre la résistance et laisser passer un signal. Pour que les deux systèmes soient accordés il faut, en supposant négligeable la résistance électrique, que le produit de la capacité par la self-induction soit le même dans chacun des quatre circuits. Il est facile de concevoir que si l'on a plusieurs stations électriques accordées chacune dans un ton distinct, on n'aura aucune peine à transmettre un signal à l'une d'elle sans gêner les autres; mais il y a mieux; on peut relier à une même antenne verticale plusieurs circuits transmetteurs diversement accordés et à l'antenne de réceptions plusieurs récepteurs correspondants; des dépêches diverses peuvent alors être transmises et reçues simultanément par les mêmes antennes dans des tons différents. Ce résultat était, quand je l'obtins, tout nouveau; je le montrai à plusieurs de mes amis, entre autres au Dr Fleming il y a plus de deux ans. J'ai remarqué depuis que l'accord peut encore être augmenté par la combinaison des deux systèmes que je viens de décrire; dans ce cas, les cylindres sont reliés aux transformateurs et tous les circuits sont accordés comme précédemment. Ce dispositif va bientôt être éprouvé à grande distance entre l'Angleterre et le Canada; le système syntonique n'a pas été généralement appliqué à bord des navires, car on a toujours regardé comme avantageux de pouvoir toujours, en cas de besoin, attaquer n'importe quel bâtiment passant à portée; mais à terre, nous en avons fait de fréquentes applications. Ainsi, entre les stations d'essai qui font communiquer Sainte-Catherine dans l'île de Wight et Poole dans le Dorset, aucune interférence n'est à craindre de la part des stations de l'Amirauté établies dans le voisinage. La station de grande portée, établie à Poldhu, en Cornouailles, peut transmettre des signaux lisibles à plus de 1000 milles par un bâtiment accordé, tandis que la station de télégraphie sans fil du Lloyd, établie au

Digitized by Google

cap Lizard, à moins de 7 milles de là, n'est pas influencée par les ondes puissantes que Poldhu émet avec une fréquence différente.

Je ne prétends pas dire qu'en aucune circonstance, un signal de télégraphie sans fil ne sera troublé ou intercepté, mais je voudrais faire ressortir qu'il est désormais possible de faire fonctionner, au voisinage les uns des autres, plusieurs stations qui ne se nuisent pas entre elles. Il est clair que, si un transmetteur puissant donnant naissance à des ondes de diverses fréquences est mis en action auprès des stations, il pourra gêner leurs communications, mais le vieux système de télégraphie par fil n'est pas exempt des mêmes inconvénients, notamment dans les lignes téléphoniques.

Le professeur Fleming, qui a assisté au fonctionnement de plusieurs stations de télégraphie sans fil syntonique, fut assez frappé de ce qu'il vit pour dire au cours de sa conférence de décembre 1900 sur les oscillations de l'éther :

« Les objections que plusieurs personnes mal informées élèvent « contre le système de M. Marconi, au point de vue de la confusion « des signaux, doivent être considérées comme actuellement « réduites à néant. »

Je vais maintenant dire quelques mots du cohéreur, cet œil électrique qui constitue la partie principale de l'appareil récepteur des ondes. Jusqu'ici on a toujours employé pour déceler le passage des ondes l'appareil nommé cohéreur, qui dérive des expériences de Varley, Hughes, Colzechi, Onesti et surtout du professeur Branly; il doit son nom à M. Loesge, qui en a fait un grand usage dans ses expériences.

Le cohéreur que je trouve le mieux approprié aux grandes distances se compose d'un petit tube de verre long de 4 centimètres, dans lequel sont emmanchées à frottement dur deux électrodes de métal qui laissent entre elles un certain vide, partiellement rempli de limaille d'argent ou de nickel; quand un tel cohéreur est bien construit et que le frappeur et le relai sont bien réglés, l'ensemble est d'un bon usage en dedans de la portée de la station émettrice. Les expériences sur les transmissions syntoniques ont cependant montré que certaines sortes de cohéreurs étaient bien préférables à d'autres; la condition primordiale est que la résistance du tube non cohéré soit sensiblement infinie sous la différence de potentiel d'un volt; si la frappe ne détruit pas instantanément et complètement la

Digitized by Google

conductibilité de la limaille, on n'obtiendra que de mauvais résultats, ce qui peut s'expliquer de la manière suivante : d'après ce que j'ai dit de la transmission syntonique, l'accord entre le transmetteur et le récepteur dépend de la résonance propre des divers circuits employés; le condensateur et le secondaire du transformateur de réception peuvent être partiellement mis en court circuit par le cohéreur; autrement dit, les oscillations ne peuvent s'amplifier convenablement ainsi qu'il est essentiel pour donner naissance à un signal; le condensateur se trouve en court circuit lorsque le tube est traversé par une onde, mais alors le signal est déjà enregistré et le frappeur, en rendant au tube sa résistance initiale, remet les choses en état. On obtient généralement cette condition de résistance en employant des tubes à limaille très fine.

On connaît aussi des cohéreurs qui fonctionnent sans avoir recours à aucun frappeur ou organe décohérent; presque tous sont constitués par des contacts à charbons microphoniques qui jouissent de la curieuse propriété de reprendre spontanément leur grande résistance après le passage des oscillations; on peut obtenir ainsi une bien plus grande rapidité de communication, en économisant le temps employé à vaincre l'inertie des pièces du frappeur.

Dans tous ces derniers appareils, on se sert comme récepteur d'un téléphone qui accuse les variations de résistance du cohéreur; on n'a jamais pu, que je sache, faire fonctionner un système de relai avec des cohéreurs autodécohérents.

Le professeur Hughes fut, je crois, le premier à se servir de ces cohéreurs associés au récepteur téléphonique; ses premières expériences remontent à l'année 1879 et je regrette que cette œuvre d'avant-garde ne soit pas plus connue; d'autres cohéreurs autodécohérents furent proposés par les professeurs Tommasina, Popoff et d'autres, mais l'un d'eux, qui m'a donné de bons résultats, en dehors de la syntonie, me fut indiqué par le personnel technique de la marine italienne : il se compose d'un tube de verre contenant un globule de mercure entre deux pistons de fer; le lieutenant Solari, qui me l'apporta, me pria de l'appeler cohéreur de la marine italienne.

On n'a pas trouvé ces cohéreurs autodécohérents assez sûrs pour les applications pratiques et commerciales. Ils se cohèrent parfois d'une façon permanente sous l'influence des décharges atmosphé-

Digitized by Google

riques et ont une désagréable tendance à se dérégler au beau milieu d'un signal; le fait que leur résistance électrique soit basse et constamment variable les rend impropres à la télégraphie sans fil syntonique. Ces cohéreurs sont cependant très utiles, en dehors de la syntonie, et quand on ne tient pas à conserver une trace des signaux. Je les ai surtout employés dans le cas où les antennes étaient supportées par des ballons ou des cerfs-volants, car alors le vent fait varier la hauteur et, par suite, la capacité des antennes, rendant très difficile tout essai d'accord.

Les cohéreurs ont été longtemps considérés comme le fondement de la télégraphie sans fil et, bien que d'autres révélateurs d'ondes fussent connus, aucun n'approchait en sensibilité du cohéreur ordinaire.

En cherchant un récepteur pouvant fonctionner plus rapidement que le tube, j'eus le bonheur de construire un révélateur magnétique des ondes électriques, basé sur un principe très différent du tube à limaille et qui, je le crois, laissera loin derrière lui tous les cohéreurs au double point de vue de la sensibilité et de l'efficacité en circuit accordé. Ce « détecteur » que j'ai eu l'honneur de décrire hier devant la « Société royale » surpasse de beaucoup les anciens récepteurs par la facilité d'ajustage et la vitesse de réception.

L'aimantation et la désaimantation des aiguilles d'acier sous l'influence des ondes électriques est connue depuis longtemps, et fut particulièrement étudiée par les professeurs Henri Aloria, lord Rayleigh, etc. ; M. E. Rutherford a également décrit un détecteur des ondes, basé sur la désaimantation d'un petit équipage d'aiguilles d'acier, aimantées à saturation. En 1895, M. Rutherford put enregistrer sur un magnétomètre l'effet des ondes qu'un radiateur émettait à trois quarts de mille ; mais le système de M. Rutherford ne convient pas pour la télégraphie sans fil, parce qu'il faut un travail long et soigneux de réaimantation pour rendre à l'appareil ses propriétés primitives et que, du reste, il est très inférieur aux tubes comme sensibilité.

Le détecteur, que je vais décrire, est, à mon avis, basé sur la décroissance de l'hystérésis magnétique dans un noyau de fer convenablement soumis aux oscillations de haute fréquence. Celui que j'ai employé était construit de la manière suivante :

Sur un noyau de fer ou d'acier fin, mais de préférence de fer,

Digitized by Google

fortement étiré, sont enroulées une ou deux couches de fil de cuivre fin et isolé ; cet enroulement est garni d'une matière isolante, puis recouvert d'un autre enroulement plus long de fil fin qui forme une bobine étroite.

Les extrémités de l'enroulement le plus rapproché du noyau sont reliées à l'antenne et à la terre ou bien au secondaire d'un transformateur accordé. Les extrémités de l'autre enroulement sont reliées à un récepteur téléphonique.

Près des extrémités du noyau, ou dans leur voisinage immédiat, est disposé un aimant en fer à cheval qu'un mouvement d'horlogerie fait osciller ou tourner de telle sorte que l'aimantation de la pièce de fer subisse des variations longues et constantes, ou des changements de signe. J'ai trouvé que, si des oscillations électriques de période convenable sont émises par un transmetteur, l'aimantation du fil de fer subit de rapides changements et, ces variations, donnant naissance à des courants induits dans les enroulements, font reproduire distinctement dans le téléphone les signaux envoyés.

Si on éloigne l'aimant, ou qu'on arrête son mouvement, le récepteur cesse d'être sensiblement influencé par les ondes électriques, même à une très faible distance. Je dois signaler le fait que les signaux perçus au téléphone sont plus faibles quand l'aimant tournant vient de dépasser le noyau en s'éloignant et sont au contraire plus fortes quand ses pôles s'en rapprochent.

De bons résultats ont été également obtenus en laissant l'aimant immobile et en employant un fil de fer sans fin tournant sur des poulies ; un mouvement d'horlogerie fait tourner le fil qui passe à travers les enroulements ; il est alors préférable de placer, près des enroulements, deux aimants en fer à cheval (les pôles de même nom doivent être adjacents).

Ce détecteur a été employé avec succès sur une distance de 30 milles dans l'île de Wight et aussi entre Poldhu et Poole, sur une distance de 152 milles, dont 109 sur mer et 43 par-dessus des terres élevées; il serait, sans aucun doute, possible d'actionner directement le téléphone par le noyau de fer ; l'enroulement secondaire deviendrait alors inutile.

Ce détecteur paraît plus sensible et plus sûr qu'un cohéreur, sans demander toutes les précautions nécessaires au bon fonctionnement

Digitized by Google

de ce dernier; il possède une résistance uniforme et constante et peut fonctionner sous une différence de potentiel beaucoup plus basse; dès lors, on peut donner moins de self-induction aux secondaires des transformateurs d'accord en réglant leur période par un condensateur interposé (condensateur qui, pour la même onde, sera naturellement plus grand que dans le cas des tubes); finalement, les circuits récepteurs pourront être plus étroitement accordés sur un radiateur faiblement amorti; si l'on arrive, ce qui ne laisse plus guère de doute dans mon esprit, à rendre enregistrables les signaux reçus au détecteur, on pourra recevoir des télégrammes sans fil à la vitesse de plusieurs centaines de mots par minute; actuellement nous arrivons à trente mots.

Les considérations qui m'ont conduit à imaginer l'appareil que je viens de décrire sont les suivantes : on sait que, si un certain changement se produit dans la force magnétique qui agit sur une pièce de fer, il s'écoule un certain temps avant que le changement correspondant de l'aimantation du métal soit devenu complet. Si la force magnétisante a des variations périodiques d'intensité, la variation correspondante d'aimantation suivra avec un certain retard; c'est ce que le professeur Ewing a nommé l'hystérésis magnétique.

Les professeurs Geroza, Fruzi et d'autres ont montré que l'influence des courants alternatifs ou des oscillations de haute fréquence avait pour effet de réduire convenablement l'hystérésis magnétique de sorte que le métal répond alors beaucoup plus rapidement aux causes qui tendent à faire varier son état d'aimantation; l'effet des ondes électriques pourrait être dû à un relâchement momentané des molécules du fer qui diminue leur force coercitive et, par suite, leur retard à l'aimantation ou hystérésis.

J'en ai déduit que le flot d'ondes électriques, émis par chaque étincelle d'un oscillateur de Hertz, produirait, dans un morceau de fer soumis à une force magnétisante lentement variable, des variations soudaines de l'hystérésis et, par suite, des changements pour ainsi dire saccadés dans l'état d'aimantation. En d'autres termes, l'aimantation du fer au lieu de suivre lentement les variations de la force magnétisante fait une sorte de bond chaque fois qu'il arrive une onde électrique; ces variations devaient, à mon avis, produire des effets d'induction appréciables au téléphone ou même au miroir d'un galvanomètre; l'expérience a vérifié mes prévisions.

Digitized by Google

Durant ces dernières années, le développement de notre système a été prodigieux; le temps me manque pour vous citer toutes les occasions où il a fait ses preuves, mais il suffira de dire que le Lloyd a adopté mon système à l'exclusion de tout autre pour une période de quatorze ans et que 17 paquebots traversent aujourd'hui l'Atlantique avec des installations permanentes; dans le service de la marine royale, j'ai installé plus de 40 navires et 40 postes à terre; l'Amirauté italienne, après quelques essais des cohéreurs autodécohérents dont j'ai parlé tout à l'heure, a décidé de munir ses navires de mes appareils.

Il y a deux ans, la facilité avec laquelle on communiquait à plus de 200 milles et les progrès réalisés dans le sens de la syntonie, joints à la certitude que j'avais de la non-influence de la courbure terrestre, me décidèrent à construire une station de grande puissance à Poldhu et une autre au cap Cod; je voulais montrer qu'il était possible, en employant une grande énergie, de faire passer les télégrammes par-dessus l'Atlantique.

Un malheureux accident survenu au mât du cap Cod sembla devoir reculer de plusieurs mois la réalisation de ces expériences; c'est alors que je pensai à installer une station temporaire à Terre-Neuve.

Avant d'en arriver aux résultats, je veux vous donner quelques renseignements rapides sur les appareils de transmission et de réception. Le transmetteur de Poldhu était semblable en principe au transmetteur syntonique dont j'ai parlé, mais dans de plus grandes proportions et avec un potentiel bien supérieur; mes précédentes expériences m'avaient permis de déterminer approximativement l'énergie nécessaire. L'antenne de transmission se compose de 50 fils presque verticaux en cuivre nu, suspendus par le haut à un fil horizontal, soutenu lui-même par deux mâts hauts de 40 mètres et distants de 60. Ces fils sont séparés les uns des autres par un espace d'environ 1 mètre au sommet, et convergent ensuite vers le bas, où ils sont réunis au transmetteur. Le potentiel auquel ils étaient portés pendant la transmission pouvait donner lieu à une étincelle de 30 centimètres entre le sommet de ces fils et un fil de terre; l'ensemble des dispositions électriques établies à Poldhu pour produire les vibrations électriques à la fréquence que je désirais fut arrêté par le Dr Fleming, qui imagina également plusieurs appareils de détail pour produire et mesurer les oscillations.

Digitized by Google

Les premières expériences furent exécutées à Terre-Neuve en décembre 1901 avec l'aide et l'appui du gouvernement; comme il m'était impossible à cette époque de l'année d'édifier une installation à mâture, je fis les expériences en reliant les récepteurs à une antenne verticale de 100 pieds, soutenue par un cerf-volant; cette disposition était très gênante, à cause des variations du vent qui entraînent de perpétuelles inégalités dans la capacité électrique du fil.

Mes aides, à Poldhu, avaient ordre de m'envoyer des suites de lettres S, suivies d'un court télégramme, et ces signaux se succédaient à une cadence déterminée toutes les dix minutes à certaines heures de la journée. En raison des constantes variations de la capacité de l'antenne, je reconnus vite qu'un récepteur syntonisé ne conviendrait pas, bien que plusieurs signaux douteux eussent été reçus.

J'essayai donc plusieurs cohéreurs microphoniques placés au secondaire des transformateurs et donnant des signaux perceptibles au téléphone; avec plusieurs de ces cohéreurs, les signaux purent être reçus distinctement aux heures convenues; on entendait clairement les suscessions de lettres S, mais aucun télégramme proprement dit ne put être déchiffré, probablement à cause de la faiblesse des signaux et de l'irrégularité du récepteur. Les cohéreurs qui donnèrent ces résultats étaient formés les uns de limaille de charbon, d'autres de limaille de charbon et de poussière de cobalt, et enfin le cohéreur de la marine italienne, dont j'ai déjà parlé, d'un globule de mercure entre deux bornes.

Le résultat de ces expériences suffit à me convaincre, moi et mes aides, que des stations permanentes établies de chaque côté de l'Atlantique pourraient, en employant un peu plus de force, échanger facilement leurs signaux à travers l'océan. Une réclamation, que la compagnie propriétaire du câble crut devoir élever à cette époque, m'empêcha de continuer mes expériences et c'est alors que le gouvernement du Canada, sur l'initiative de Sir Wilfrid Laurier, non content de m'encourager à créer une station en Nouvelle-Écosse, voulut bien m'accorder un subside de 1600 livres.

A la fin de février 1902, je voulus voir jusqu'à quelle distance les signaux émis par la puissante station de Poldhu pourraient être perçus par un bâtiment. Le navire choisi fut le *Philadelphia*, de

Digitized by Google

l'American Line; l'antenne de réception était suspendue à l'extrémité du mât à 60 mètres au-dessus de la mer. Comme cette antenne était fixe et ne flottait pas au gré du vent, on obtint de bons résultats avec un récepteur accordé, semblable à ceux que j'ai décrit plus haut; tous les signaux étaient enregistrés par un appareil Morse ordinaire; des dépêches lisibles furent reçues jusqu'à 1551 milles de Poldhu et des impressions jusqu'à 2,099 milles; plusieurs de ces télégrammes furent imprimés en présence du commandant du navire, qui voulut bien signer les bandes; fait curieux, aucun signal ne fut reçu à plus de 900 milles avec des récepteurs téléphoniques, probablement parce que les récepteurs accordés valent mieux dans le cas des antennes fixes. Un autre résultat d'un très grand intérêt scientifique fut de constater qu'au delà de 700 milles les signaux transmis pendant le jour manquaient absolument, tandis que les télégrammes expédiés pendant la nuit gardèrent toute leur netteté jusqu'à 1551 milles et purent même être déchiffrés à 2,099 milles; le fait pourrait être attribué à l'action des rayons lumineux qui déchargeraient partiellement l'antenne d'émission.

Je ne crois pas cependant que la télégraphie sans fil transatlantique soit limitée plus tard aux heures d'obscurité; il suffira d'employer une énergie suffisante et ce ne sera pas cette besogne noire que s'imaginent les gens intéressés dans les compagnies à câbles. Si j'avais connu plus tôt cette influence de la lumière, j'aurais bien probablement obtenu de meilleurs résultats à Terre-Neuve.

G. Marconi.

Traduit par M. de Broglie, enseigne de vaisseau.

---



Digitized by Google

# TABLE DES MATIÈRES

PUBLIÉES

DANS LE TOME CLVIII DE LA « REVUE MARITIME »

Juillet, Août et Septembre 1903.)

## A

Aide-mémoire pour les travaux de force, à l'usage des officiers de marine, par *Stanislas Millot*, enseigne de vaisseau, juillet, 1584.

## B

*Broglie* (de), enseigne de vaisseau. Traduction de la conférence faite par M. *Marconi* sur les progrès de la télégraphie sans fil, septembre, 2051.

## C

*Caralp* (Henry), mécanicien en chef. Traduction du rapport de l'amiral *Melville* et du lieutenant *Ward Winchell* sur les essais de combustible liquide effectués aux États-Unis, juillet, 1675.

*Châtelain* (C.), contrôleur général de la marine. Le Contrôle de l'administration de la marine devant l'opinion publique et devant le Parlement, juillet, 1433; août, 1701; septembre, 1941.

*Combustible liquide* (Le). Essais effectués aux États-Unis. Rapport de l'amiral *Melville* et du lieutenant *Ward Winchell*, traduit de la *Marine Review* par *Henry Caralp*, juillet, 1675.

*Compte rendu analytique*, août, 1931.

*Contrôle* (Le) de l'administration de la marine devant l'opinion publique et devant le Parlement, par *C. Châtelain*, contrôleur général de la marine, juillet, 1433; août, 1701; septembre, 1941.

Digitized by Google

E

*États-Unis.* Rapport de l'amiral *Melville* et du lieutenant *Ward Winchell* sur les essais de combustible liquide effectués aux États-Unis, juillet, 1675.

F

*Fry* (Edward). Grève de Grimsby, août, 1933.

G

*Grève de Grimsby*, par *Edward Fry*, traduit par *Stotz*, enseigne de vaisseau, août, 1933.
*Guerre.* La guerre hispano-américaine aux Philippines, par M. *Motsch*, lieutenant de vaisseau, septembre, 2096.

H

**Histoire maritime.** La Guerre hispano-américaine aux Philippines, par M. *Motsch*, lieutenant de vaisseau, septembre, 2096.
*Hydrographie.* Publications du service hydrographique, août, 1932.

M

*Marconi* (G.). Conférence sur les progrès de la télégraphie sans fil, septembre, 2051.
**Marine marchande.** Grève de Grimsby, par *Edward Fry*, traduit par l'enseigne de vaisseau *Stotz*, août, 1933.
*Melville*, amiral. Rapport sur les essais de combustible liquide, effectués aux États-Unis, juillet, 1675.
*Millot* (Stanislas). Aide-mémoire pour les travaux de force à l'usage des officiers de marine, juillet, 1584.
*Motsch*, lieutenant de vaisseau. La guerre hispano-américaine aux Philippines, septembre, 2096.

N

**Naufrages.** Statistique des naufrages et autres accidents de mer, pour l'année 1901, août, 1897.

P

*Philippines.* La guerre hispano-américaine aux Philippines, par M. *Motsch*, lieutenant de vaisseau, septembre, 2096.
*Publications* du service hydrographique, août, 1932.

S

*Stotz*, enseigne de vaisseau. Traduction de « Grève de Grimsby », par *Edward Fry*, août, 1933.

Digitized by Google

T

*Télégraphie sans fil.* Conférence sur les progrès de la télégraphie sans fil, par G. *Marconi*, traduite par M. *de Broglie*, enseigne de vaisseau, septembre, 2051.

W

*Ward Winchell.* Rapport sur les essais de combustible liquide effectués aux États-Unis, juillet, 1675.

---

*Le Gérant :* R. Chapelot.

Paris. — Imprimerie R. Chapelot et Cᵉ, rue Christine, 2.

Digitized by Google

Digitized by Google

~~Annex A size 3~~

Forrestal
ANNEX
Summer 1984

Digitized by Google

Digitized by Google